

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES
RELATIONS MARITIMES
DE L'ALGÉRIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 24 janvier 1911, à 4 heures 1/2

PAR

ANDRÉ MARNEUR

DOCTEUR EN DROIT

LAURÉAT DE L'ÉCOLE DE DROIT D'ALGER

Président : M. MASSIGLI.

Suffragants { MM. FERNAND-FAURE.
PERREAU.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e

L. LAROSE et L. TENIN, Directeurs.

1911

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LES
RELATIONS MARITIMES
DE L'ALGÉRIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

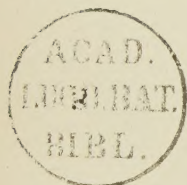
Présentée et soutenue le 24 janvier 1911, à 4 heures 1/2

PAR

ANDRÉ MARNEUR

DOCTEUR EN DROIT

LAURÉAT DE L'ÉCOLE DE DROIT D'ALGER



Président : M. MASSIGLI.

Suffragants { MM. FERNAND-FAURE.
PERREAU.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e

L. LAROSE et L. TENIN, Directeurs.

—
1911

A MES PARENTS

A MES AMIS

A JACQUES BONNEAU



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

CHAPITRE PREMIER

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ALGÉRIE ET SON INFLUENCE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

Située au Nord-Est de l'Afrique, à peu de distance de la côte française, de la péninsule ibérique et de l'Italie, l'Algérie semble faire partie plus encore du monde européen que du monde africain. Selon le mot célèbre tant de fois répété, l'Europe ne s'arrête pas à la Méditerranée, mais seulement au désert. C'est le Sahara improductif qui marque la limite des régions africaines. Le Midi de la France et l'Algérie offrent deux climats semblables ; ce sont deux régions à peu près comparables : l'homme qui vient de l'une n'est pas dépaycé dans l'autre. C'est bien la continuation de la France qui se trouve de l'autre côté des flots. Il y a là plus que

des paroles : il y a presque une réalité physique. Les rivages méditerranéens, qu'ils soient au Nord ou au Sud, qu'il s'agisse des côtes barbaresques ou des bords de la Provence, ont tous la même flore et la même faune.

Et d'ailleurs il n'y a pas plusieurs histoires spéciales à chaque pays riverain de la mer Méditerranée : il n'y en a qu'une qui leur est commune.

L'Afrique mineure n'appartient pas au monde africain : c'est l'argument suprême à l'appui des idées d'assimilation. C'est une notion juste dont il faut savoir tenir compte. Mais l'Afrique mineure, n'est pas, toutefois, l'Europe. Economiquement l'Algérie ne saurait être comparée à une province ou à une région quelconque de la France. La mer Méditerranée la sépare de la métropole. Traversée facile souvent et rapide de nos jours, mais parfois combien dangereuse. « *Mare sævum* » disait Salluste ; est-ce que nos vapeurs modernes, comme les trirèmes antiques, n'ont pas à souffrir de ses colères ? Le nombre des catastrophes récentes ne nous laisse aucun doute. Et quand même la mer serait plus clémente, elle existe toujours, seul chemin possible pour le commerce extérieur.

Qui veut faire ce commerce doit se confier aux flots. Où aller ailleurs ? Dans le Sahara, au Maroc, en Tunisie ? Certes ce ne sont pas des régions sans aucune relation avec l'Algérie. Mais le commerce avec elles ne peut pas

être le principal commerce de l'Algérie. Celle-ci est un pays d'agriculture et d'élevage. Ce sont là ses deux grandes richesses, auxquelles on doit ajouter les minerais. Elle n'a pas d'industrie. Le Maroc et la Tunisie sont aussi des pays agricoles et miniers, également dépourvus d'industrie. Leurs besoins sont les mêmes que ceux de l'Algérie. Les uns et les autres demandent des produits fabriqués au commerce extérieur. Aussi, quand on considère les chiffres du commerce extérieur, on n'est pas étonné de voir, pour la valeur des marchandises échangées avec le Maroc et la Tunisie, des chiffres faibles relativement à la somme totale des échanges, quoique fort honorables eu égard aux circonstances. C'est ainsi que les statistiques de la douane donnent (commerce spécial (1)) pour l'année 1909, les chiffres de 14.519.000 francs pour la valeur des marchandises

(1) La rubrique « commerce spécial » des statistiques douanières réunit l'ensemble des marchandises reçues ou expédiées par la colonie, c'est-à-dire : à l'entrée, la totalité des produits destinés à être consommés sur place, cumulativement avec ceux qui ont été déclarés pour l'admission temporaire, l'entrepôt, le transit ou la réexportation ; à la sortie, les articles de production algérienne, auxquels s'ajoutent tous ceux qui primitivement importés de la métropole ou de l'Europe ont été réexportés.

Le « commerce spécial » au contraire ne concerne que les opérations intéressant exclusivement la consommation ou la production algériennes.

Lorsqu'aucune indication n'est donnée, il s'agit toujours du commerce spécial.

échangées avec la Tunisie (exportations et importations réunies) et 14.743.000 francs pour le Maroc, tandis que l'ensemble des échanges faits par l'Algérie se monte à 783.966.000 francs (1). Encore le commerce avec ces contrées se fait-il en partie par voie de mer, à cause des difficultés d'accès par voie de terre. On le constate pour le Maroc, mais la remarque a plus d'importance pour la Tunisie. A l'Est une seule ligne de chemin de fer relie le Nord de l'Algérie et le Nord de la Tunisie ; longtemps une seule route a traversé la frontière (2).

(1) Gouvernement général de l'Algérie. Direction des douanes de l'Algérie. Documents statistiques réunis par l'administration des douanes sur le commerce de l'Algérie, année 1909, p. 142. — Les chiffres étaient en 1908 : Tunisie : 22.684.000 francs ; Maroc : 16.963.000 francs ; ensemble des échanges de l'Algérie : 768.474.000 francs. *Eod. loco*, année 1908, p. 134 ; et en 1907 : Tunisie : 12.966.000 francs ; Maroc : 10.731.000 francs, total : 786.707.000 francs. *Eod. loco*, année 1907, p. 150.

(2) Ainsi en 1909 pour le Maroc : valeur des importations en Algérie au commerce général : par voie de terre : 7.374.000 francs ; par voie de mer : 1.302.000 francs ; valeurs des exportations de l'Algérie : par voie de terre : 9.512.000 francs ; par voie de mer : 2.324.000 francs. *Documents statistiques*, année 1909, pp. 154 et 155.

Pour la Tunisie, les statistiques ne nous donnent pas de totaux de valeur. Si l'on examine le détail des statistiques au commerce général, *eod loco*, pp. 152 et 153, on voit que sauf les animaux qui viennent tous par terre, généralement par leurs propres moyens, et sauf les minerais, qui forcément emploient le chemin de fer, la plus grande partie du mouvement commercial se fait par navires. En faisant les totaux des poids des marchandises transportées, y compris les minerais, on trouve que 24.100 tonnes

Tout ceci conduit l'Algérie à entretenir avec ses voisins une certaine navigation qui demandait en 1909 (entrées et sorties réunies des navires chargés et sur lest) pour le Maroc : 171 navires jaugeant 179.572 tonneaux et pour la Tunisie : 619 navires d'un tonnage de 615.026 tonneaux (1).

Presque tout le commerce extérieur algérien se fait donc par mer et ce commerce augmente tous les jours avec l'extension de la colonisation. Il n'atteignait en 1840 que 61.124.000 francs et en 1860 : 237.687.000 francs. Puis les statistiques nous donnent pour 1880 : 425.326.000 francs ; 1890 : 533.066.000 francs ; 1900 : 558.559.000 francs ; 1905 : 661.891.000 francs ; et pour 1909 : 783.966.000 francs. (2)

Le mouvement de navigation nécessité par de tels échanges devait lui-même suivre une marche ascendante. De 1840 à 1909 il passait de 515.521 tonneaux à 10.582.984 tonnaux, pour les entrées et les sorties réunies. Le nombre des navires n'a pas été toujours en augmentant ; mais le tonnage est chaque année plus fort. Ceci tient au fait que le tonnage moyen des navires tend à s'élever dans ces dernières années. Il

emploient la voie de mer et seulement 13.600 tonnes emploient le rail.

(1) *Documents statistiques*, année 1909. Navigation, pp. 5 et 7.

(2) Delorme, *Le commerce algérien*. Alger, 1906, p. 447, complété par *Documents statistiques*, année 1909, p. 7.

n'y a là qu'une application de la règle générale universellement constatée. Ces diverses remarques ressortent de la statistique que voici : année 1840 : 4.999 navires, 515.541 tonneaux ; 1860 : 5.310 navires, 751.195 tonneaux ; 1880 : 8.154 navires, 3.452.796 tonneaux ; 1890 : 8.079 navires, 4.443.291 tonneaux ; 1895 : 7.199 navires, 4.525.276 tonneaux ; 1900 : 7.343 navires, 5.264.493 tonneaux ; 1905 : 9.142 navires, 7.532.447 tonneaux ; 1907 : 9.139 navires, 8.784.306 tonneaux ; 1908 : 9.522 navires, 9.934.677 tonneaux ; 1909 : 9.593 navires, 10.582.984 tonneaux. (1)

Ces chiffres montrent assez l'importance pour l'Algérie d'une bonne organisation des transports maritimes. Et cependant il convient de faire remarquer l'influence considérable de l'état économique de l'Algérie, sur les transports maritimes. L'Algérie, avons-nous dit, est un pays agricole et minier. Mais elle n'a pas d'industrie. Elle est obligée de vendre à l'extérieur des matières premières : blé, vins, bestiaux ou minerais, pour importer en échange des produits manufacturés. Les

(1) Delorme, *Eod. loco*, p. 448, complété par *Documents statistiques*, année 1909. Navigation, p. 3. Les onze premiers mois de 1910 ont donné une augmentation de 297 navires, jaugeant 492.626 tonneaux sur la période correspondante de 1909, chiffres des entrées des navires chargés. Cf. *Bulletin comparatif du mouvement commercial et maritime de l'Algérie* pendant les onze premiers mois des années 1910, 1909 et 1908, p. 3.

statistiques douanières nous montrent en effet que presque toutes les exportations de l'Algérie sont des matières premières : soit des produits agricoles, soit des minerais. En 1909, par exemple, le commerce spécial de l'Algérie accusait à l'exportation un total de 329.218.000 francs. Et dans ce total les matières premières animales représentaient une somme de 66.786.000 francs ; les matières premières végétales y étaient comptées pour 210.330.000 francs, et les matières premières minérales pour 36.193.000 francs. Au contraire, les objets fabriqués représentaient seulement 15.909.000 francs, c'est-à-dire à peu près le vingtième des exportations. (1)

Certains des produits agricoles de l'Algérie doivent être rapidement vendus sur les marchés européens. Pour eux, la moindre irrégularité ou le moindre retard dans les envois sont absolument funestes. Leur vente serait manquée, ou bien ce sont des produits périssables susceptibles de s'avarier rapidement. Les bestiaux, par exemple, doivent être transportés en France à certaines époques seulement pour que leur commerce soit rémunérateur. Or, personne n'ignore que c'est là une somme importante du revenu algérien, puisque les exportations en France, malgré la crise qui règne depuis quelques années sur le troupeau algérien,

(1) *Documents statistiques*, année 1909, p. 140.

s'élevait en 1909 à 18.626 têtes de race bovine valant 3.571.000 francs et à 1.057.597 têtes de race ovine valant 29.993.000 francs (1). L'observation est plus sensible encore pour les primeurs surtout si l'on se souvient qu'en 1909, malgré les grèves, il a été exporté d'Algérie en France ou à l'étranger 6.591.000 francs de fruits frais (2), et 186.551.000 francs de légumes frais (3) expédiés par les moyens ordinaires, à quoi il faut ajouter 160.149 colis postaux de fruits frais et 22.179 colis postaux de légumes primeurs. (4)

Ainsi l'Algérie ne fournit guère à la sortie comme élément de frêt que des produits du sol. Or à cause de cela, il s'établit en Algérie un débit fort irrégulier de la demande du frêt. S'il est vrai que les mines sont exploitées durant toute l'année, il n'est pas douteux cependant que, ces mines étant à ciel ouvert pour la plupart, leur exploitation est plus active l'été que l'hiver. C'est pendant l'été seulement que l'on voit établir sur les mêmes chantiers, des équipes de jour et des équipes de nuit. S'il est vrai également que les récoltes des différentes régions de l'Algérie ne mûrissent pas partout à la fois, il est certain que les moissons et les vendanges se font à des dates suffisamment rappro-

(1) *Eod. loco*, pp. 107 et 108.

(2) *Eod. loco*, pp. 114 et 115.

(3) *Eod. loco*, p. 112.

(4) *Eod. loco*, p. 139.

chées pour qu'on puisse dire que les blés doivent tous être expédiés à une époque, les vins à une autre. Le caractère agricole de l'Algérie, qui l'oblige à vendre les produits du sol à l'extérieur, en échange de produits manufacturés, amène une situation fort difficile s'agissant des moyens de transport. Certes l'expédition de France en Algérie des objets fabriqués peut se répartir le long de l'année. Mais l'envoi dans la métropole des blés ou des vins se fait presque toujours aux mêmes époques. C'est après la moisson, ou lorsque le vin est fait une demande générale de moyens de transport de la part des producteurs qui ont à expédier leurs produits. Ce « régime torrentiel » des moyens de transports, selon une expression chère à M. Maurice Colin, est général en Algérie, à cause de sa constitution économique agricole. On le constate également pour les chemins de fer et les charrois. Il a sa répercussion sur les transports maritimes. Nous le démontrerons en traitant de l'influence du commerce franco-algérien sur la navigation. Or il est de l'intérêt de l'Algérie que la demande des expéditeurs ne soit pas plus élevée que l'offre des armateurs. Il importe que l'on puisse trouver dans les ports algériens toujours assez de bateaux pour embarquer les produits destinés à l'exportation. Il ne faut pas que ceux-ci se détériorent ou s'avarient par une trop longue attente sur les quais. Il vaut mieux au contraire que, livrables généralement un peu plus tôt que

les produits similaires de la métropole, ils puissent arriver malgré le trajet plus long, en même temps que les produits français sur les grands marchés de la métropole. Pour cela on doit permettre aux navires en disponibilité de venir renforcer la flotte qui navigue ordinairement sur les lignes algériennes et qui se trouve alors insuffisante à remplir son rôle.

Le régime le plus libéral semble donc tout indiqué. La liberté du pavillon paraît être favorable à l'Algérie. D'autant qu'avec elle le frêt serait le moins cher possible. On répondrait ainsi aux vœux du consommateur et du producteur algériens qui désirent que le frêt coûte peu, que les cours sur les quais d'Alger, d'Oran ou de Philippeville se rapprochent le plus possible de ceux de France, afin que celui-ci puisse tirer un plus grand bénéfice de ses produits, ou que celui-là paye moins cher les marchandises importées. Comme l'Algérie est dans une situation économique incomplète, elle doit recourir au commerce extérieur. Si l'on veut favoriser son développement, il faut rendre plus facile son commerce extérieur. L'obstacle qui se présente est la nécessité d'un commerce sur l'eau. Il faut donc s'appliquer à rendre ses relations maritimes nombreuses, rapides et à bas prix.

CHAPITRE II

LA POLITIQUE FRANÇAISE EN ALGÉRIE

Si tels sont les besoins de l'Algérie, la politique suivie par la France ne s'est jamais efforcée d'y répondre. Au contraire, de tout temps on a considéré que l'Algérie devait être pour la France une source de bénéfices. On a voulu réserver le marché algérien aux producteurs français, et faire effectuer les transports par les armateurs français. L'aboutissant de tous les efforts de la politique française en Algérie a été l'établissement de l'union douanière et de la réserve du pavillon. On y a vu le régime le plus profitable pour l'industrie française et pour l'armement français. Établir l'assimilation douanière entre la France et l'Algérie, comme on l'a fait en 1884, c'est forcément faire payer des droits élevés aux produits étrangers, c'est réserver le marché de la colonie aux fabricants français, c'est, à cause des représailles douanières des autres pays, forcer les producteurs algériens à vendre leurs produits en France. Ajoutez à cela l'intercourse franco-algérienne

monopolisée en 1889 au profit de la marine marchande française, et vous aurez le résultat de toute la politique suivie en Algérie, depuis la conquête, sauf sous l'Empire cependant, politique appelée du nom attrayant de politique d'assimilation. Or, si l'on ne se laisse pas éblouir par les mots, on remarquera facilement que cette expression de politique d'assimilation cache la vieille idée de pacte colonial. Deux des maximes du pacte colonial, les deux plus importantes, s'y trouvent. C'est d'abord l'intercourse coloniale, c'est ensuite la réserve du marché de la colonie au profit de la métropole. Depuis 1884 en effet, l'Algérie ne peut s'adresser qu'à l'industrie française pour l'achat des objets manufacturés qui lui manquent. L'industriel français jouit d'un monopole en Algérie. Ce fut le but de la loi de 1884, but avoué ailleurs. Il est impossible aux algériens de se tourner vers d'autres fabricants que ceux de France. Eux-mêmes ils sont incapables de résister par une industrie indigène à l'envahissement de l'industrie française, car ils ne peuvent entourer la naissance de cette industrie des protections nécessaires.

Il est vrai de dire que cette assimilation douanière faite en vue de l'industrie française se trouve légèrement favorable à l'agriculture algérienne, qui ne voit plus de barrière à l'entrée de ses produits en France. Et cependant il ne faudrait rien exagérer à cause de la longueur et du prix des transports. Toutefois il est

incontestable que l'assimilation douanière, surtout depuis les tarifs protecteurs de 1892, a donné un nouvel essor à l'agriculture algérienne. Cela a contribué à pousser davantage vers un état économique spécialisé, incomplet, l'Algérie qui se trouve obligée de vendre ses produits agricoles en France, pour y acheter des objets manufacturés. C'est alors qu'intervient la deuxième forme d'exploitation de la colonie par la métropole, deuxième forme commune également à la politique du pacte colonial, et à la politique moderne d'assimilation, nous voulons dire le monopole du pavillon.

Ce sont les relations maritimes de l'Algérie qui nous occuperont dans cette étude. Mais il est impossible de traiter du monopole du pavillon sans parler aussi de la législation douanière. La législation édictée en matière de navigation apparaît comme liée ou subordonnée à celle édictée pour le régime commercial. C'est un des aspects de la politique française en Algérie. Longtemps les mêmes textes qui s'occupèrent du régime douanier traitèrent aussi la question de la navigation. La législation douanière et celle de la navigation se présentent comme les deux terrains d'action, les deux domaines d'une même politique. L'influence du régime commercial sur le développement des relations maritimes est telle qu'on ne peut dégager complètement l'étude de ces relations maritimes de l'étude des mesures prises à l'égard du régime commercial. Il con-

vient que nous en donnions les principes. Sauf sous l'Empire, les efforts de la politique française en Algérie ont eu le même but : écarter l'étranger de l'Algérie, à quelque titre qu'il y vienne, soit comme fournisseur, soit comme armateur. Dans ce but on a coordonné les mesures prises à l'égard de la navigation et en matière de douanes. On a commencé à faire ouvertement, directement une situation prépondérante à la France en Algérie, sans réciprocité. Puis après la réaction libérale de l'Empire, on a repris la politique ancienne en la grimant, en la présentant sous les traits d'une politique plus noble et plus désintéressée d'assimilation et d'égalité. C'est ce que l'on saisira mieux par un bref historique.

Tout au début de la conquête, jusqu'en 1835, l'Algérie est traitée comme terre étrangère. Toutes les relations que la France peut avoir avec la rive africaine sont semblables à celles qu'elle a avec une nation étrangère et réciproquement.

Mais en 1835 la situation change. Il n'y a plus d'indécision sur le caractère de notre occupation en Algérie. On veut trouver des débouchés pour l'industrie française. Suivant l'idée que la colonie doit être une source de bénéfices immédiats pour la métropole, une législation spéciale va être édictée tendant à accaparer pour le producteur français la clientèle algérienne, et pour le pavillon national les transports maritimes.

Le principe du système fut posé par l'ordonnance du 11 novembre 1835, relative uniquement à la douane algérienne. La navigation entre la France et l'Algérie se trouve réservée au pavillon français, et afin de fournir davantage de frêt aux navires français, et de favoriser les relations avec la France plutôt que la navigation et les relations commerciales directes avec les pays étrangers, il fut décidé que les marchandises étrangères, si elles provenaient d'un port de France, payeraient à leur entrée en Algérie des droits moins élevés, $1/5$ du tarif général de France au lieu de $1/4$. De plus un droit de deux francs par tonneau de jauge frappait tous les navires étrangers, chargés ou non, à leur entrée dans les ports de l'Algérie (1).

(1) Menerville, *Dictionnaire de la législation algérienne*, Paris et Alger, 1867-1872, I, *verbo* douanes, p. 296. L'exposé des grands traits de l'organisation douanière montrera les faveurs accordées aux produits français, éléments de frêt naturel des navires français. L'ord. de 1835 était uniquement relative à la douane algérienne. Elle décidait que tous les produits algériens exportés en France seraient exempts des droits de sortie. Quant aux marchandises étrangères importées, on les grevait de droits *ad valorem* de 12 à 15 0/0 si elles étaient prohibées en France, et sinon du quart du tarif général de France. Mais les produits étrangers dont la France n'avait point les similaires ou qui étaient d'utilité majeure pour l'agriculture ou les constructions ne payaient rien. Aux exportations à l'étranger on appliquait le tarif d'exportation métropolitain, ou bien s'il s'agissait de marchandises prohibées à la sortie en France, on les frappait d'un droit *ad valorem* de 15 0/0. Les grains et farines sortaient en franchise. Un régime spécial régissait les sucres et les cafés.

Cette politique inaugurée en 1835, fut suivie jusqu'en 1866. La nécessité obligea à suspendre pendant 4 ans le privilège du pavillon entre la France et l'Algérie. L'ordonnance du 23 Février 1837, abrogée sur ce point par l'ordonnance du 7 décembre 1841, autorisait les navires étrangers à faire les transports entre la France et l'Algérie sans autre condition que le payement des droits établis par l'ordonnance du 11 novembre 1835 (1).

L'ordonnance du 7 décembre 1841 ramena le régime de 1835 ; la législation de 1843 fut plus protectrice encore. L'ordonnance du 16 décembre 1843 qui régle les droits de douane et de navigation en Algérie, conserva le monopole du pavillon pour l'intercourse de France en Algérie, article 1^{er} ; d'autre part elle porta de deux à quatre francs le droit de tonnage sur les navires étrangers, article 3 ; et frappa les marchandises par eux importées de surtaxe de navigation article 10 (2).

(1) *Eodem loco*, p. 296.

(2) Même protection dans les tarifs douaniers. — Tarif algérien : les principes de 1835 sont encore admis. Tendance plus grande à écarter les marchandises étrangères : les droits sont relevés ; ils passent en général du quart au tiers.

Tarif métropolitain : le même jour il cesse d'ignorer l'Algérie. Tout en considérant les produits algériens comme étrangers, on réduit de moitié les droits perçus sur certains produits, principalement des matières premières, et on accorde à quelques autres le même traitement qu'aux produits similaires des colonies françaises.

La loi du 11 janvier 1854, sur le régime commercial de l'Algérie, ne changea rien à la matière, sauf l'exception suivante : « Les navires étrangers : 1° s'ils viennent sur lest en Algérie et s'ils repartent chargés de produits français, seront exemptés du droit de tonnage ; 2° s'ils déchargent leurs marchandises en divers ports de l'Algérie sans opérer de chargements intermédiaires, ils ne payeront qu'un seul droit de tonnage » article 8 (1).

Telle fut la législation jusqu'en 1866. C'était l'expression dans la matière de la navigation des idées de protection qui régnaient dans la politique algérienne. On tendait à protéger les intérêts directs de la métropole ; on s'occupait peu de ceux de l'Algérie. Ce fut l'œuvre de l'Empire de changer le point de vue. Il institua un régime extrêmement libéral. La loi du 19 mai 1866 sur la liberté de la marine marchande, décida que la naviga-

(1) La loi de 1854 renchérit encore sur les mesures prises, par l'ordonnance de 1843, pour protéger les produits français. Elle décidait que les produits étrangers importés en Algérie seraient soumis en principe aux mêmes droits que s'ils étaient importés en France par les ports de la Méditerranée (art. 4) sauf exceptions pour quelques produits (art. 5 et 6), tandis que entre la France et l'Algérie elle tendait à abaisser les obstacles en faisant disparaître les derniers droits de sortie (art. 3), en accordant l'entrée en franchise à un certain nombre de produits naturels ou industriels de l'Algérie (art. 1 et 2).

tion entre la France et l'Algérie pourrait s'effectuer par tout pavillon (Art. 9) (1).

La réaction contre les idées libérales se fit en 1889 (2). La loi du 2 avril 1889 rétablit dans son article premier le monopole du pavillon. La navigation entre la France et l'Algérie est considérée comme cabotage français. On assimilait autant que l'on pouvait la France et l'Algérie. On tenta d'aller plus loin encore par les articles 13 et 14 de la loi de finances du 28 décembre 1895 relatifs aux droits de quai et de statistique, qui grevait les produits venant de l'étranger et frappait les navires étran-

(1) C'est la loi du 17 juillet 1867 qui fit entrer les idées libérales dans les tarifs douaniers. D'une part elle posa en principe la règle d'une franchise réciproque entre la France et l'Algérie (art. 1 à 3), règle toujours maintenue depuis. Quant aux rapports avec l'étranger (art. 4 et 5) « l'entrée des produits en franchise devient la règle, les droits sont l'exception. Ces droits sont les uns purement fiscaux, les autres plus ou moins protecteurs. Les denrées coloniales paient un droit purement fiscal porté au tableau A. Les produits énumérés au tableau B (fontes, fer, acier, produits chimiques, verre, papiers, machines et outils) paient le tiers du droit applicable dans la métropole. Ceux d'ailleurs peu nombreux énumérés au tableau C (tissus, bâtiments et embarcations) paient l'intégralité du droit perçu en France. » Girault. *Principes de colonisation et de législation coloniale*. Paris 1908, III. Algérie et Tunisie, p. 485.

(2) La réaction dans les tarifs douaniers s'était déjà produite en 1884 : loi de finances du 29 décembre 1884, art. 10 : « les produits étrangers importés en Algérie sont soumis aux mêmes droits que s'ils étaient importés en France. »

gers. Ces droits eurent des effets si désastreux pour le commerce algérien et soulevèrent de si vives réclamations, qu'ils furent aussitôt modifiés par les lois du 23 décembre 1897 et du 23 mars 1898.

LIVRE I

Relations maritimes avec l'étranger

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

LES QUESTIONS QUI SE POSENT

L'économiste qui étudie les relations de l'Algérie avec l'étranger ne doit pas oublier que le commerce extérieur de l'Algérie se fait surtout avec la France. Sauf pour les houilles qu'elle ne saurait lui vendre, et sauf pour les minerais qu'elle ne saurait lui acheter, la France pour toutes les autres matières est le premier acheteur et le premier vendeur de l'Algérie. Il y aura à cause de cela entre l'Algérie et l'étranger un tonnage d'affrètement très différent du tonnage de jauge. Si l'on excepte, en effet, les navires houillers, ou ceux qui transportent les minerais, il est rare qu'un navire

vienne de l'étranger avec un chargement complet pour l'Algérie, ou réciproquement prenne dans un port algérien un chargement complet à destination de l'étranger. Les éléments de frets ne sont pas suffisants. La plupart des navires qui naviguent sur les lignes étrangères et fréquentent les ports algériens y font de la cueillette, c'est-à-dire qu'ils finissent de remplir leurs cales ou de charger leurs ponts avec les marchandises qu'ils trouvent à transporter.

Dans ces conditions, on obtiendra un tonnage d'affrètement très différent du tonnage de jauge. Ceci posé, il convient de remarquer qu'on ne doit pas s'en inquiéter. Il ne faut voir dans ce fait qu'une conséquence du régime commercial. Il nous suffira donc de signaler la chose.

Nous étudierons les relations maritimes de l'Algérie avec l'étranger en considérant le tonnage de jauge. Plus le tonnage de jauge sera grand, plus l'Algérie sera dans une bonne situation. C'est qu'en effet, outre que l'abondance dans les ports algériens des navires navigant sur les lignes étrangères est susceptible de diminuer le prix du fret, partant d'améliorer les relations commerciales avec l'étranger, cette abondance aura un autre résultat plus sensible, c'est d'amener les armateurs étrangers à ravitailler leurs navires dans les eaux algériennes. D'où une source de profits pour les commerçants algériens dans les ventes des charbons, des huiles,

des vivres et de l'eau. Par cela même on développera l'aménagement des ports algériens et leur outillage. On les fera connaître aux navires étrangers qui y viendront relâcher peut-être plus volontiers que dans les ports rivaux de la Méditerranée pour y renouveler leurs provisions de soutes.

Si l'Algérie y trouve son bénéfice, la France y trouve aussi le sien. A la vérité certains esprits chagrins, et ceci est une tendance pessimiste dont doivent se méfier les économistes métropolitains, à la vérité certains esprits ne se réjouissent pas de ces relations. Lorsqu'une compagnie étrangère de navigation fréquente un port, il s'établit dans ce port un agent étranger de cette compagnie, qui fait naître des relations commerciales avec son pays d'origine. Le cri d'alarme serait justifié avec une autre législation douanière. Mais avec la législation actuelle, l'industriel français ne craint en Algérie aucune concurrence. Les relations commerciales avec l'étranger sont passées au crible des tarifs douaniers protecteurs. Les relations commerciales ne naîtront qu'à l'égard des produits que la France ne peut vendre ou acheter à l'Algérie. Elles ne lui sont pas une cause de dommage, ni même de manque de gains. Leur développement est de l'intérêt de l'Algérie, et indirectement la métropole doit se réjouir de cette source plus abondante de profits pour sa colonie. Peu importe que les échanges et les relations commerciales soient

noués directement par correspondance, ou bien grâce à l'intervention d'un intermédiaire étranger.

Au surplus nous ajouterons même qu'il est bon de voir les compagnies étrangères envoyer des agents les représenter dans les ports algériens. Elles supprimeront moins facilement leurs escales d'Alger et d'Oran, avec la variation du prix du charbon ou la diminution de l'affrètement. Elles constitueront pour ces ports une clientèle plus sûre, mieux établie, plus régulière. Les fournisseurs pourront avoir des stocks de houille crue ou de briquettes plus considérables, posséder un meilleur outillage de remorqueurs, d'allèges, et de grues, entretenir un personnel plus nombreux. Or, on ne doit pas oublier que la marine de guerre française trouverait le cas échéant des réserves, de charbon considérables du fait de ces provisions du commerce. Alger, par exemple, qui possède toujours sur ses quais ou sur des chalands de trente à trente cinq milliers de tonnes de charbon, ne les aurait certainement pas sans les fournitures aux navires étrangers. Ces stocks constamment renouvelés ne perdent rien de leur qualité, et ne demandent pas au budget de la marine les dépenses occasionnées par la construction des hangars et des abris nécessaires à la conservation des charbons dans les arsenaux.

Il faudra donc conclure que la situation économique est bonne si le tonnage de jauge des navires voyageant

sur l'étranger va en s'élevant. C'est ce que nous rechercherons dans notre chapitre premier, tout en analysant ces relations maritimes.

Le développement économique des ports est aussi le résultat qu'il faut attendre de la présence de navires en relâche forcée. Nous étudierons la question des ports algériens comme ports de relâche, en même temps que la questions des relations maritimes avec l'étranger, quoique, à vrai dire, elle ne soit pas particulière aux navires venant en Algérie d'un port étranger, ou allant d'un port algérien vers un port étranger. Mais comme la proportion des navires étrangers dans le nombre des navires en relâche forcée est telle que le nombre des navires français peut être passé sous silence, comme nous le verrons en expliquant la raison, et que les navires étrangers naviguent forcément sur les lignes étrangères, nous avons cru devoir traiter ici de la question dans un deuxième chapitre.

Ces constatations économiques une fois terminées, il nous restera à voir quelle a pu être dans ces dernières années l'influence de la législation ? Ceci fera l'objet de notre chapitre troisième.

CHAPITRE PREMIER

ETAT DU DÉVELOPPEMENT DES RELATIONS MARITIMES DE L'ALGÉRIE AVEC L'ÉTRANGER

Il nous faut prévenir que dans notre étude des relations maritimes de l'Algérie avec l'étranger, nous ne ferons pas de différence entre la navigation au long cours et le cabotage international. L'un et l'autre, en effet, sont soumis aux mêmes influences du régime commercial. Nous voulons dire qu'il y a peu de navires qui viennent directement dans un port d'Algérie avec un chargement complet, pris dans un port situé en dehors de la zone de cabotage international, ou inversement. Presque tous font de la cueillette.

L'Algérie reçoit peu de navires faisant de la navigation au long cours. Elle n'entretient de relations au long cours qu'avec les États-Unis et la Turquie d'Asie, en particulier le port de Bassorah (1). Encore les navires qui naviguent sur les lignes d'Angleterre à

(1) *Documents statistiques*, 1 909. Notices particulières des ports, pp. 37 et 89.

Bassorah ne font escale qu'au retour d'Orient dans les ports d'Alger et d'Oran pour y laisser d'importantes quantités de dattes, dont la plus grande partie est transbordée à destination de l'Espagne et du Maroc. Et ces compagnies ne font guère de services réguliers. Une seule fait depuis 1908 régulièrement escale tous les deux mois dans le port d'Alger, au retour de Bassorah (1).

Il en est de même à l'égard des États-Unis d'Amérique, qui en échange du crin végétal importent des huiles de coton, du pétrole raffiné, des bois, des tabacs en feuilles, de la charcuterie fabriquée et des machines agricoles. Seules deux compagnies faisant des services entre l'Amérique et l'Europe, font escales régulièrement l'une à Oran, l'autre à Alger (2).

Les relations commerciales avec les pays lointains ont lieu normalement par voie de transbordement dans les grands ports européens : Dunkerque, le Hâvre, Marseille, Liverpool, Hambourg et Anvers.

Toutefois les États-Unis d'Amérique envoient en Algérie quelques navires avec des chargements complets de bois ou de pétroles.

(1) Compagnie « West Hartlepool. » *Eod, loco*, p. 89.

(2) A Oran, « l'Austro-Américana Fratelli Cosulich » (Trieste), à Alger : le « Nordeutscher Lloyd » (de Brême) depuis 1909. *Eod. loc.*, p. 40 et 89. En 1911 la « Cunard Line » fera faire escale à Alger aux navires de sa ligne : New-York-Méditerranée. Cf. *Dépêche algérienne* du 3 novembre 1910.

Ceci dit nous ne ferons plus de différences entre cabotage international et navigation au long cours.

*
* *

Malgré les droits élevés qui existent depuis 1892 sur les produits étrangers, droits qui devaient entraîner un ralentissement des échanges, les relations maritimes avec l'étranger sont cependant fort importantes. « En 1909, les navires chargés expédiés directement des ports algériens à destination des autres colonies françaises ou de l'étranger, ou ayant effectué une navigation inverse, ont accompli 4.395 voyages, soit 102 voyages de plus qu'en 1908. Leur tonnage total s'est élevé à 5.254.338 tonneaux au lieu de 4.657.177 tonneaux pendant l'année précédente, soit une augmentation de 597.161 tonneaux (1). » Les relations directes de l'Algérie avec les autres colonies françaises et pays de protectorat ont été assurées par 487 navires jaugeant 557.174 tonneaux, dont 324 navires et 412.638 tonneaux sous pavillon français. Abstraction faite d'un navire jaugeant 2.631 tonneaux expédié à destination de la Nouvelle-Calédonie, les voyages effectués en 1909 sous pavillon étranger ont été, de même que les années précédentes, enregistrés au compte de la Tunisie (2).

(1) *Doc. Stat.*, p. 14.

(2) *Eod. loc.*, p. 14.

C'est avec l'Angleterre que le mouvement est le plus actif : l'année 1909 donne le chiffre de 1.033.322 tonneaux pour le tonnage total des navires en provenance ou à destination. L'Italie et l'Espagne se disputent le second rang. En 1908 l'Espagne était seconde avec 781.740 tonneaux, et l'Italie troisième avec 460.921 tonneaux. En 1909, c'est l'Italie qui est seconde avec 814.554 tonneaux et l'Espagne troisième avec 647.532 tonneaux. Puis viennent : quatrième, la Tunisie : 531.626 tonneaux ; cinquième, les Possessions Anglaises dans la Méditerranée : 447.351 tonneaux ; sixième, l'Allemagne : 415.122 tonneaux ; septième, les Pays-Bas : 247.608 tonneaux ; huitième, les États-Unis : 212.233 tonneaux qui en 1908, avec 114.379 tonneaux, venaient seulement au onzième rang ; neuvième, le Maroc : 175.939 tonneaux ; dixième, la Belgique : 169.254 tonneaux. Les autres pays réunis figuraient pour 559.797 tonneaux (1).

Un des éléments de fret les plus à remarquer de cette navigation, ce sont les minerais. Ceci est vrai surtout du minerai de fer qui est le plus considérable des minerais exportés d'Algérie et dont seulement une faible partie est vendue à la métropole. En 1909, par exemple, sur 856.044 tonnes de minerai de fer, 22.150 seulement étaient expédiées en France. Tout le reste était acheté

(1) *Documents statistiques*, 1909, p. 15, *Eod. loco.*, 1908, p. 15.

par l'étranger. Les pays du Nord en prenaient la plus grosse part : l'Angleterre en recevait 469.210 tonnes ; les Pays-Bas 218.894 tonnes, l'Allemagne 42.625 tonnes. 42.040 tonnes allaient en Autriche-Hongrie et 40 tonnes en Italie. Le reste, c'est-à-dire 51.095 tonnes, était expédié aux États-Unis (1).

De même sur 71.633 tonnes de minerai de zinc vendues par l'Algérie, 13.234 tonnes étaient achetées par l'Angleterre, 47.423 tonnes par la Belgique et 4.027 tonnes par l'Allemagne. Le reste allait en France sauf 40 tonnes expédiées en Italie (2).

La Belgique est par ailleurs la grosse clientèle de l'Algérie pour les minerais de plomb, 2.986 tonnes, et d'antimoine 2.300 tonnes (3).

Aux minerais, il faut ajouter les phosphates naturels que l'Algérie expédie surtout à l'étranger. En 1909 en effet, la France n'en recevait que 40.080 tonnes, tandis que les expéditions d'Algérie se montaient à 333.443 tonnes. La plus grande partie est expédiée dans les pays du Nord : Suède ; 4.540 tonnes ; Angleterre : 24.713 tonnes ; Allemagne : 105.349 tonnes ; Pays-Bas : 40.498 tonnes ; Belgique : 39.084 tonnes ; Portugal : 4.349 tonnes ; Espagne : 35.033 tonnes ; Autriche-Hongrie :

(1) *Documents statistiques*, 1909, p. 128.

2) *Eod. loco.*, p. 129.

3) *Eod. loco.*, p. 129.

20.950 tonnes ; Italie : 15.547 tonnes ; Roumanie, 3.300 tonnes (1).

Les minerais et les phosphates forment un fret de retour important pour les navires anglais qui apportent en Algérie la houille de Cardiff, Newcastle et des autres ports de la Manche. En 1909, les importations de houille crue ou agglomérée formaient au commerce général un total de 1.139.774 tonnes. Les statistiques du commerce général ne donnent pas les pays d'expédition. Mais celles du commerce spécial les donnent. Il y a tout lieu de croire que la même proportion doit être gardée en ce qui concerne les fournisseurs. Or les statistiques du commerce spécial nous disent que l'Angleterre a vendu à l'Algérie 176.747 tonnes de houille crue sur 184.691 tonnes, et 183.351 tonnes de houille agglomérée sur 198.884 tonnes (2).

L'Algérie expédie également dans le Nord des vins : Allemagne : 12.461 hectolitres en 1909, Pays-Bas 13.835, Angleterre 6.838, Belgique 3.489 et Danemark 2.537 (3). L'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique réunies en 1909 ont également reçu 13.605 quintaux de tartre (4).

Les lièges forment également un élément de fret

(1) *Eod. loco.*, p. 127.

(2) *Eod. loco.*, p. 67.

(3) *Eod. loco.*, p. 124.

(4) *Eod. loco.*, p. 130.

considérable pour les navires à destination des pays du Nord. En 1909 en effet les expéditeurs d'Algérie vendaient à l'étranger 163.391 quintaux de liège, c'est-à-dire, le double de la quantité expédiée en France : 85.836 quintaux. Et sur les expéditions faite à l'Etranger, 4.540 quintaux étaient envoyés en Suède, Norwège et Danemarck, 29.743 quintaux dans les ports russes de la Baltique, 5.494 quintaux en Angleterre, 26.171 quintaux en Allemagne, 15.802 quintaux aux Pays-Bas, 21.775 quintaux en Belgique (1).

Ces mêmes navires qui avaient apporté du Nord des houilles étaient aussi chargés de machines et d'ouvrages en métaux, de produits chimiques et de laines ouvrées, pour ne citer que les principales marchandises. Les statistiques douanières ne détaillent pas chaque article. Il a été envoyé de l'étranger pour 6.338.000 francs d'ouvrages en métaux, venant surtout d'Angleterre, d'Allemagne, de Belgique et des États-Unis (2). La valeur des produits chimiques étrangers s'est élevée à 1.055.000 francs (3) et celle des laines ouvrées des tissus de toutes matières à 2.423.000 francs (4).

L'importance des mouvements constatés avec l'Italie et avec l'Espagne s'explique facilement par le peu

(1) *Eod. loco.*, p. 120.

(2) *Eod. loco.*, p. 97.

(3) *Eod. loco.*, p. 73.

(4) *Eod. loco.*, p. 86.

d'éloignement des deux pays et par le prix peu élevé du fret d'une navigation effectuée à l'aide de petits vapeurs ou même de navires à voile (1).

Il convient d'observer que cette navigation se fait presque toute sous pavillon étranger (2). La part revenant au pavillon français dans le tonnage total est de 45,9 0/0. Mais si l'on excepte les chiffres donnés pour le Maroc et la Tunisie, pays sans marine, ou presque sans marine, chiffres qui s'élèvent pour celle-ci à 73, 3 0/0 et pour celui-là à 45,9 0/0 (3), la proportion pour les autres pays est très faible. Elle donne au plus 34 0/0 pour l'Espagne, et la moyenne, si l'on excepte le Maroc et la Tunisie, se trouve rabaissée

(1) Sur le commerce avec l'étranger, consultez l'ouvrage déjà cité de Delorme aux pp. 133, 142, 144, 256, 257, et 266.

(2) *Documents statistiques*, 1909, p. 15.

(3) En 1908, la part du pavillon français sur les lignes marocaines était de 74,5 0/0. *Doc. stat.*, 1908, p. 15. Le tonnage des navires français est tombé de 91.662 tonneaux en 1908, à 80.699 tonneaux, soit une différence de 10.963 tonneaux qu'explique le mouvement moins vif des transports de troupes françaises. Par contre le tonnage des navires étrangers a augmenté dans de notables proportions, passant de 31.313 tonneaux à 246.279 tonneaux, soit une différence de 214.966 tonneaux. Ceci s'explique en partie par le fait d'escales nouvelles effectuées en Algérie par les vapeurs de compagnies étrangères reliant le Maroc à l'étranger, comme par exemple, la « Néderland Line », d'Amsterdam. Il n'en est pas moins vrai que c'est un danger pour notre influence politique au Maroc, que les relations maritimes du Maroc et de l'Algérie ne puissent pas être conservées en grande partie au pavillon français.

à 7,9 0/0. La part prise par le pavillon français en 1909, à savoir 15,9 0/0 est à peu près la même qu'en 1907 : 15,49 0/0 ; l'année 1908 avait vu la proportion s'élever exceptionnellement à 18,21 0/0 (1).

En ce qui concerne le pavillon étranger, on constate une progression presque constante du nombre des navires et surtout du tonnage des navires. En quinze ans, de 1896 à 1909, les entrées de navires étrangers chargés, non compris les relâcheurs, passaient de 1.074 navires jaugeant 636.394 tonneaux à 1.601 navires et 2.167.047 tonneaux, les sorties étaient respectivement de 1.215 navires et 706.439 tonneaux pour 1894, et 1.720 navires et 2.200.610 tonneaux pour 1909 (2).

Les puissances étrangères dont les bâtiments se sont présentés le plus souvent dans les ports de l'Algérie se classent dans l'ordre suivant : 1° Allemagne, 1.563.193 tonneaux ; 2° Angleterre, 1.393.321 tonneaux ; 3° Pays-Bas, 330.540 tonneaux ; 4° Espagne, 318.362 tonneaux ; 5° Italie, 238.410 tonneaux ; 6° Danemark, 131.206 tonneaux ; 7° Belgique, 126.679 tonneaux ; 8° Autriche, 125.021 tonneaux, etc. (3). Cette classifi-

(1) *Documents statistiques*, 1909, p. 14.

(2) *Statistique générale de l'Algérie*, années 1894 à 1896, p. 107 et *Exposé général de l'Algérie*, année 1909, pp. 386 et 387.

(3) *Doc. stat.*, p. 15. Ces chiffres comprennent le tonnage des navires chargés, entrées et sorties réunies.

cation appelle une constatation remarquable : pour la première fois l'Angleterre est déchuë du premier rang que lui a enlevé l'Allemagne. En 1908 encore, l'Angleterre était au premier rang avec 4.303.089 tonneaux, contre 4.282.964 tonneaux à l'Allemagne, c'est-à-dire avec une légère avance de 20.125 tonneaux. En 1907, la différence à l'avantage de l'Angleterre était beaucoup plus considérable; elle montait à 581.348 tonneaux; l'Angleterre marquant au total 4.282.964 tonneaux et l'Allemagne seulement 701.616 tonneaux. En 1909, c'est l'Allemagne qui possède une avance de 167.872 tonneaux (1). On constate donc en Méditerranée en ce qui concerne l'Algérie, les mêmes phénomènes généraux que l'on constate partout ailleurs, à savoir le développement de la marine anglaise, et l'évolution extraordinaire dans ces dernières années de la marine allemande. Celle-ci passait en effet de 227.967 tonneaux en 1895 à 4.563.493 tonneaux en 1909 (2).

C'est encore l'Allemagne qui vient à la tête de la classification des pavillons tiers, avec 4.495.437 tonneaux pour les entrées et sorties réunies. Puis viennent : 2° l'Angleterre, 495.887 tonneaux; 3° la Hollande, 230.811; 4° l'Italie, 145.708; 5° le Danemark, 128.939;

(1) *Doc. stat.*, 1909, p. 15 et 1908, p. 15.

(2) *Statistique générale de l'Algérie*, années 1894, 1895, 1896, p. 230.

6° l'Espagne, 91.309; 7° la Belgique, 81.301; 8° l'Autriche, 79.017; 9° la Norvège, 63.284; 10° la Grèce, 40.869, etc. (1).

(1) *Doc. stat.*, 1909, p. 16.

CHAPITRE II

LES NAVIRES RELACHEURS

Nous n'avons point tenu compte des navires relacheurs. Et cependant il y a là pour l'Algérie et les ports algériens une source abondante de bénéfices. On sait en effet que les ports d'Alger et d'Oran, qui ne viennent pour le tonnage des marchandises qu'au cinquième et au septième rang des ports français après Marseille, Rouen, Bordeaux, et le Havre pour Alger, après aussi Dunkerque en ce qui concerne Oran, occupent le deuxième et le quatrième rang si l'on ne tient compte uniquement que du tonnage de jauge, Alger venant alors après Marseille et avant le Havre, lequel est immédiatement suivi d'Oran (1). Habitué ainsi à un fort

(1) Chambre de commerce d'Alger. *Documents statistiques* fournis par les services de la douane ou du port, ou puisés dans les statistiques officielles publiées par le service des Ponts-et-Chaussées de l'arrondissement d'Alger et le gouverneur général de l'Algérie. Port d'Alger, année 1908 ; Alger 1909, p. 22. Tonnage de jauge : 1° Marseille, 17.755.342 tonneaux ; 2° Alger, 13.097.780 tonneaux ; 3° Le Havre, 9.204.646 tonneaux ; 4° Oran,

mouvement d'entrées et de sorties, amenés par cela à posséder un outillage très développé pour l'avitaillement des navires en charbon, en huiles ou en vivres, les ports d'Algérie ont tout intérêt à attirer dans leurs eaux des navires relâcheurs. C'est ce qu'ils font en effet, et en 1909, il est entré ou sorti d'Alger, 3.795 navires relâcheurs ou yachts de plaisance, jaugeant 7.574.981 tonneaux, à Oran 734 navires et 1.262.622 tonneaux de jauge (1).

Ces navires relâcheurs naviguent presque tous sous pavillons étrangers. En 1908 sur les 1.734 navires entrés à Alger, le pavillon français ne flottait qu'à la poupe de 15 navires seulement, jaugeant 22.483 tonneaux. Au contraire les couleurs anglaises abritaient 1.041 navires d'une jauge totale de 2.325.346 tonneaux, et les couleurs allemandes 258 navires, jaugeant

5.650.874 tonneaux ; 5° Dunkerque, 4.863.670 tonneaux, etc. — Tonnes de marchandises : 1° Marseille, 6.925.010 tonnes ; 2° Rouen, 3.702.070 tonnes ; 3° Bordeaux, 3.374.182 tonnes ; 4° Le Havre, 2.884.261 tonnes ; 5° Alger, 2.742.714 tonnes ; 6° Dunkerque, 2.678.878 tonnes ; 7° Oran, 1.375.207 tonnes. Ces chiffres sont ceux de 1908. — Voici le classement des ports d'Algérie par tonnage de jauge pour 1909. *Doc. stat.*, p. 17 ; 1° Alger, 14.252.636 tonneaux ; 2° Oran, 5.513.178 tonneaux ; 3° Bône, 1.616.397 tonneaux ; 4° Philippeville, 1.428.819 tonneaux ; 5° Bougie, 1.077.628 tonneaux ; 6° Djidjelli, 525.662 tonnoaux ; 7° Mostaganem, 490.872 tonneaux, etc. Ces chiffres ne comprennent pas les navires relâcheurs.

(1) *Doc. stat.*, 1909, p. 17.

620.942 tonneaux; l'Autriche venait ensuite avec 114 navires et 233.777 tonneaux, suivi de la Norvège 55 navires et 101.074 tonneaux, et de la Grèce 52 navires et 86.879 tonneaux. Les autres nations étrangères réunissaient une flotte de 197 navires et seulement 88.166 tonneaux (1). Cette navigation peut donc être considérée comme uniquement étrangère, étant donnée la faible part du pavillon français. Mais il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Il ne faudrait pas croire que les navires qui vont des ports de l'Océan en Orient ou en Extrême-Orient, désertent le port d'Alger pour un port étranger ou même le port de Marseille. L'apparence fâcheuse des statistiques tient uniquement à ce que les droits, qui frappent les marchandises débarquées des navires étrangers, sont tels que ceux-ci n'ont pas toujours intérêt à prendre des marchandises pour Alger afin de compléter leur chargement, et alors ils se contentent d'entrer à Alger pour charbonner. Au contraire les droits frappant les navires français n'étant pas aussi forts, ceux-ci ont intérêt à débarquer des marchandises. Mais ils ne peuvent plus être rangés dans les statistiques sous la dénomination de navires relâcheurs.

C'est surtout le port d'Alger qui est important comme port de relâche. La courbe de la statistique depuis l'année 1900, quoiqu'elle n'aille pas toujours en s'élevant

(1) *Port d'Alger*, p. 12.

n'en est pas moins satisfaisante. L'Exposé de la situation de l'Algérie pour l'année 1909 nous dit en effet, qu'en 1900, Alger recevait 1.259 relâcheurs (chiffres des entrées seulement) jaugeant 21.329.957 tonneaux et en 1909, 1.863 navires, jaugeant 3.775.740 tonneaux. Pour le nombre des navires, c'est l'année 1907 qui tient le record avec 2.250 navires, mais ils ne jaugeaient que 3.568.352 tonneaux, tonnage inférieur non seulement à celui de 1909, mais encore à celui de 1906, l'année la plus heureuse après 1909. Un fléchissement semblable se constate relativement aux autres années en 1904 (1). Toutefois il convient de remarquer qu'en ce qui concerne les divers droits perçus, ce n'est pas seulement le total du tonnage qu'il faut considérer, mais encore le nombre des navires. Il en est de même en ce qui concerne les opérations de charbonnage, la quantité de charbon embarquée n'étant pas toujours en relation du tonnage du navire. En cette matière il faudrait aussi considérer la vitesse du navire, les vapeurs à marche rapide consommant plus que les cargoboats à marche économique.

(1) *Exposé de la situation générale de l'Algérie pour 1909*, p. 391. Relâcheurs dans le port d'Alger (entrées), 1900 : 1.259 n., 2.132.957 tonneaux ; 1901 : 953 n., 1.684.679 tonneaux ; 1902 : 1.188 n., 2.148.713 tonneaux ; 1903 : 1.860 n., 3.130.756 tonneaux ; 1904 : 1.129 n., 2.195.783 tonneaux ; 1905 : 1.726 n., 3.405.772 tonneaux ; 1906 : 1.800 n., 3.646.880 tonneaux ; 1907 : 2.250 n., 3.568.352 tonneaux ; 1908 : 1.709 n., 3.633.243 tonneaux ; 1909 : 1.863 n., 3.775.740 tonneaux.

Si l'on en croit d'ailleurs le rapport à la Chambre de M. Cochery sur le budget de l'Algérie, Alger aurait vendu en 1907 : 816.000 tonnes de charbon (1) et d'après les documents statistiques pour l'année 1909, Alger n'aurait vendu en 1909 que 561.920 tonnes de charbon (2).

Quoiqu'il en soit, la situation économique est bonne en ce qui concerne les relâches des navires dans les ports algériens, et en particulier à Alger. Pour ce dernier port ceci s'explique en partie par sa situation naturelle. Situé sur la grande route méditerranéenne, le port d'Alger évite aux navires qui viennent y charbonner de faire deux escales. Au surplus, il possède des avantages sur les ports rivaux de Malte et de Gibraltar en ce qui concerne notamment la facilité et la rapidité des opérations de ravitaillement des navires. Les dépôts de charbon dont l'importance varie de 30.000 à 35.000 tonnes se trouvent en grande partie constitués sur des chalands, tenus jour et nuit à la disposition des navires. Trois entrepôts fictifs leur fournissent en franchise de droits de douane des huiles lourdes pour le graissage. A ce point de vue l'année 1907 est une bonne année.

(1) Cochery. Rapport fait au nom de la Commission du budget chargée d'examiner le projet de loi tendant à autoriser la perception pour l'exercice 1909 des droits, produits et revenus applicables au budget spécial de l'Algérie. *J. O.* Annexe au procès-verbal de la séance du 13 juillet 1908. Session 1908, n° 2.037, p. 23.

(2) *Doc. stat.* Notices particulières des ports, p. 90.

des machines. L'eau douce et les vivres frais leur sont d'autre part livrés dans les meilleures conditions par des entreprises privées (1).

Tout cela a conduit Alger à diminuer Gibraltar dans son importance ancienne de port charbonnier. Gibraltar en effet qui en 1890 exportait 450.000 tonnes anglaises de charbon, n'en exportait plus dix ans plus tard que 303.000 tonnes, et en 1905 seulement 95.000 tonnes. Il est vrai que 1905 était particulièrement défavorable et que depuis les chiffres se sont relevés donnant pour 1907 l'année la meilleure depuis 1902, 184.000 tonnes, et pour 1908 : 134.000 tonnes (2).

Ces mois derniers l'opinion algérienne a été émue par une note parue dans les journaux annonçant qu'une compagnie allemande allait installer à Messine un dépôt de charbons de 10.000 tonnes, et offrirait une rapidité inusitée de chargement au moyen de grues électriques flottantes. On a craint un moment qu'il y ait là

(1) *Eod. loco.*, p. 89.

(2) Exploitation du charbon à Gibraltar, 1890 : 450 mille tonnes anglaises ; 1900 : 303 ; 1901 : 219 ; 1902 : 167 ; 1903 : 124 ; 1904 : 153 ; 1905 : 95 ; 1906 : 162 ; 1907 : 184 ; 1908 : 134. — Les chiffres sont extraits d'un rapport du consul français paru au *Moniteur officiel du commerce* du 5 avril 1906, et pour les années 1904 et suivantes du *Statistical abstract for the several british colonies, possessions and protectorates in each year from 1894 to 1903*, n° 46. London, 1909. Ce document est muet pour les années précédant 1904. Il est également muet pour les exportations de Malte.

un danger pour les fournisseurs algériens. On citait la lenteur exceptionnelle qu'Alger avait mis à charger un navire en relâche. Toutes choses mises au point, grâce au communiqué à la presse d'un des principaux vendeurs de charbon du port d'Alger, il n'y avait pas lieu de s'émouvoir outre mesure. Le port d'Alger est outillé pour charger 1.000 à 1.200 tonnes par jour. Le fait qui s'est produit d'un navire attendant deux jours pour faire le plein de soutes provient uniquement de ce que ce navire était entré dans le port d'Alger le jour de la fête du Ramadan, qu'observe très rigoureusement la main d'œuvre indigène.

Au surplus, il n'est pas à croire que le dépôt de charbons de Messine détourne de nombreux navires de leur route habituelle et de leur relâche d'Alger. Cela les obligerait à un crochet important et à une navigation dans des parages difficiles. Il faudrait qu'ils puissent trouver une forte économie à ce crochet, ce que ne croient pas les chargeurs d'Alger. A bien considérer la chose, il semble plutôt que ce dépôt de charbons ait été créé en vue d'un intérêt militaire, pour fournir une base de ravitaillement aux flottes de la triplice dans la Méditerranée occidentale. Il n'y aurait rien d'étonnant à ce qu'il y eut des subventions ou des facilités accordées à la compagnie qui installe ces dépôts.

Quant à la concurrence commerciale, il n'est pas certain qu'elle soit considérable. C'est du moins l'avis

des charbonniers d'Alger. Au surplus, grâce à quelques mesures de l'administration, il serait possible au port d'Alger de résister. Il n'y aurait qu'à améliorer son outillage. Pour cela les fournisseurs algériens réclament de l'administration la possibilité de posséder un plus grand nombre de chalands ; on n'oublie pas que la plus grande partie du stock de charbon d'Alger est sur chalands. L'administration ne leur accorderait pas, paraît-il, des facilités suffisantes. Il faut espérer qu'avec l'agrandissement continu du port d'Alger et la construction de nouveaux bassins, l'administration autorisera la mise à l'eau d'un plus grand nombre de chalands, voire même de grues flottantes qui tiennent beaucoup de place, quoiqu'elles ne soient encore que d'une utilité secondaire dans les conditions actuelles de la main d'œuvre algérienne (1).

(1) Voyez *Dépêche algérienne*, n° des 1^{er} et 3 novembre 1910.

CHAPITRE III

L'INFLUENCE DE LA LÉGISLATION

A diverses époques, des mesures ont été prises qui ont influé sur le développement de la navigation étrangère, les unes l'ont volontairement protégée ou contrariée, les autres ont eu des effets inattendus.

Nous ne parlerons que des mesures prises dans ces dernières années.

Nous ne remonterons pas jusqu'à la loi de 1889, rétablissant le privilège du pavillon sur les lignes de France et d'Algérie. Quelles que soient les opinions que l'on professe sur la nécessité de ce monopole, il est incontestable que son but était de nuire à la marine étrangère. Cette marine étrangère à la même époque, par suite des tarifs douaniers de 1892 devait se trouver en posture moins favorable vis-à-vis de l'Algérie comme vis-à-vis de la France.

Mais il y a eu d'autres mesures moins générales, spéciales à l'Algérie, qui ont failli écarter des ports algé-

riens les navires étrangers. Ces mesures sont étudiées sous la rubrique de droits de quai et de statistique.

Avant 1896, le régime algérien était différent du régime français. En France, il existait un droit de quai et un droit de statistique. En Algérie il n'y avait pas de droit de statistique et il y avait un droit de quai différent.

En France le droit de statistique était perçu en vertu de l'article 3 de la loi du 22 janvier 1872 qui l'établissait pour subvenir aux frais de la statistique commerciale ; ce droit était perçu tant à la sortie qu'à l'entrée, quelque soit la provenance ou la destination des marchandises. Le droit de quai avait été établi par la loi du 30 janvier 1872, article 6 : « les navires de tout pavillon venant de l'étranger ou des colonies et possessions françaises, chargés en totalité ou en partie, acquitteront, pour frais de quai une taxe fixée par tonneau de jauge, etc. » Le droit de quai à la différence du droit de statistique existait bien en Algérie, mais il y était établi non d'après le tonnage de jauge, mais d'après le tonnage d'affrètement (1).

Or, de cette législation il résultait qu'un navire français qui ne payait pas de droit de quai, s'il allait d'un port de la métropole à un autre port de la métropole, payait au contraire, s'il allait d'Alger à Marseille,

(1) Lois du 20 mars 1875 et du 12 mars 1879.

en Algérie le droit de quai d'après le tonnage d'affrètement, et en France le droit de quai sur le tonnage de jauge. L'Algérie pour les droits de navigation n'était pas assimilée à la France. Ceci paraissait contraire à la politique suivie, qui avait amené les réformes de 1884 sur les douanes et de 1889 sur l'intercourse.

La loi du 28 décembre 1895 assimila l'Algérie à la France dans ses articles 13 et 14.

Ces deux articles 13 et 14 favorables à la navigation entre la France et l'Algérie amenèrent des conséquences graves en ce qui concerne les navires étrangers. Ceux-ci se trouvaient frappés de droits nouveaux qui devaient les écarter.

Et d'abord les navires qui fréquentaient les ports algériens uniquement pour se ravitailler en charbon, furent contraints de payer plus cher : car le charbon était obligé de solder les droits de statistique à l'entrée et à la sortie. Or une différence de prix même minime devait nuire beaucoup au commerce algérien, qui ne faisant pas de gros bénéfices sur une telle marchandise, était obligée de rejeter ce droit sur l'acheteur. Les vapeurs étrangers avaient alors intérêt à relâcher à Malte ou à Gibraltar.

La situation était encore plus grave en ce qui concerne les navires étrangers qui laissaient ou qui prenaient des marchandises à Alger. Obligés de payer le droit de quai relativement au tonneau de jauge, c'est-

à-dire une somme énorme à cause du tonnage toujours plus fort des bateaux modernes, ils n'avaient plus aucun intérêt à prendre des marchandises pour Alger. Les relâcheurs étaient donc éloignés par le droit de statistique, les autres bateaux par le droit de quai.

Ces conséquences, qui auraient pu être déduites logiquement, se trouvèrent confirmées par les événements (1). Préjudiciables à l'Algérie, ces mesures amenaient une situation qui ne profitait ni au trésor, dont les recettes étaient réduites par suite de la désertion des navires étrangers, ni à la marine française incapable de les remplacer sur ces lignes, ni aux autres ports français, car, le charbon qu'on y vendait payant les mêmes droits, les relâcheurs allaient à Malte ou à Gibraltar.

En ce qui concerne le droit de statistique, aucun changement n'a été apporté dans la législation. Mais par une décision du ministre des finances, l'application en a été atténuée; les houilles extraites d'entrepôts et destinées au ravitaillement des navires ont été dispensées à partir du 20 avril 1896, du second droit de

(1) Cf. M. Morand. « Les droits de quai et de statistique et les taxes de consommation de l'alcool et la fabrication des liqueurs en Algérie », dans *Revue algérienne*, 1897. I, pp. 39 et sq. — Révillon : « La navigation algérienne et sa législation », dans *Journal des Economistes*, 1906, pp. 347 et sq.

statistique exigible au moment de leur expédition (1).

Quant au droit de quai le parlement est intervenu par la loi du 23 décembre 1897, modifiée par celle du 23 mars 1898, qui « en réglementant à nouveau pour la France et pour l'Algérie, la tarification du droit de quai, a posé une règle particulière à l'Algérie (art. 4). Tandis qu'en France le tarif a pour base la jauge nette du navire et est gradué suivant la proportion du tonnage des marchandises embarquées ou débarquées à la jauge du bâtiment, en Algérie le droit de quai n'est perçu que sur les marchandises, passagers, animaux ou voitures débarqués (2). »

D'ailleurs dès janvier 1896, l'administration des douanes avait exempté des droits de quai les navires qui n'embarquaient ou ne débarquaient que des voyageurs, ou qui n'embarquaient ou débarquaient moins de trois tonnes de marchandises en les assimilant aux navires en relâche forcée (3).

Dans le sens des réformes favorables aux navires faisant escale, on peut encore citer un décret du 23 novembre 1899 (4), exemptant des droits sanitaires prévus

(1) Cf. Moucheron : *Les douanes en Algérie*, Alger, 1907, pp. 411 et sq.

(2) Larcher : *Traité élémentaire de législation algérienne*. Paris et Alger 1903, I, p. 348.

(3) Cf. Moucheron : *op. cit.*, pp. 483 et sq.

(4) *Eod. loco.*, p. 513.

par le décret du 4 janvier 1896, les bâtiments en relâche forcée ou volontaire, pourvu qu'ils ne donnent lieu à aucune opération sanitaire, et qu'ils ne se livrent dans le port qu'à des opérations de ravitaillement ou d'approvisionnement en charbon.

Deux décisions du 18 janvier 1899 et du 4 août 1900 décidèrent que les bateaux touristes qui font escale pour prendre des vivres frais et du charbon, ne seraient soumis au paiement des droits de quai et des droits sanitaires que d'après le nombre des passagers effectivement débarqués ou embarqués, sans tenir compte de ceux qui seraient momentanément descendus à terre pendant la durée du ravitaillement (1).

Enfin, un décret tout récent du 20 août 1910 (2) décide que, par dérogation aux dispositions de l'article 94 du décret du 4 janvier 1896, et sans que les droits à prévoir puissent, dans aucun cas, être supérieurs à ceux résultant de l'application de cet article, les navires qui relâchent dans un port de l'Algérie sont souvent soumis à un droit fixe de 50 francs, s'ils viennent d'un port d'Europe, de 100 francs, s'ils naviguent au long cours, jusqu'à concurrence de 100 tonnes embarquées. Au-dessus de ce chiffre, les droits prévus par l'article 94 demeurent exigibles. Seuls

(1) *Eod. loco.*, pp. 494 et 495.

(2) *Bulletin officiel du Gouvernement général de l'Algérie*, 1910, p. 1135.

peuvent bénéficier de ce tarif spécial les navires qui ne touchent qu'un seul port algérien, pour se diriger ensuite vers un port étranger (1).

(1) Ainsi un navire de 3.000 tonnes de jauge nette venant à Alger pour charbonner, avec un vide dans ses cales ou sur le pont, peut embarquer jusqu'à concurrence de 100 tonnes de marchandises diverses et ne paiera que 50 ou 100 francs, tandis qu'il eût payé autrefois 300 ou 450 francs.

LIVRE II

Relations maritimes avec la France

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

LES QUESTIONS QUI SE POSENT

Nous avons montré dans notre introduction quelle législation liait l'Algérie à la France, non seulement au point de vue de la navigation, mais encore au point de vue des échanges commerciaux. L'assimilation douanière oblige les Algériens à s'adresser à l'industrie française pour se procurer les objets fabriqués dont ils ont besoin, et à la consommation française pour écouler leurs produits agricoles. Exception faite pour certaines matières que la France ne peut lui fournir, comme la houille, ou lui acheter, comme les minerais, presque tous les produits algériens vont en France,

presque tout ce que l'Algérie demande au commerce extérieur vient de la métropole.

C'est pourquoi sur un total de 454.748.000 francs donné par les statistiques douanières pour la valeur des importations en Algérie en 1909, les importations de la France figurent pour 389.844.000 francs et celles de l'étranger et des colonies françaises seulement pour 64.907.000 francs.

Comme par ailleurs les importations en Algérie de l'étranger et des colonies françaises ont été opérées pour une valeur de 19.405.000 francs par voie des entrepôts de France, cela fait un total de 409.402.000 francs de marchandises qui ont pris les bateaux français pour être importées en Algérie, et seulement 45.502.000 francs de marchandises qui ont pu naviguer sous pavillon étranger.

Les chiffres des exportations accusent une même différence avec 242.030.000 francs pour les exportations d'Algérie à destination de la France, et 87.188 francs pour celles à destination des pays étrangers (1).

On doit remarquer que dans la navigation entre la France et l'Algérie le tonnage d'affrètement se rapproche du tonnage de jauge. La plupart des navires qui voyage entre la métropole et l'Algérie prennent des chargements complets de celle-ci pour celle-là, et vice

(1) *Documents statistiques*, p. 7.

versa, sauf peut-être quelques-uns des navires des ports de l'Océan et du Nord qui poussent jusqu'en Tunisie. Dans ces conditions, il faut s'attendre à ce que les chiffres des statistiques, donnés pour la navigation entre la France et l'Algérie, n'accusent pas un nombre énorme de navires, ni un tonnage de jauge immense. Voici ces chiffres : « Les relations commerciales de l'Algérie avec la métropole, nous disent les documents statistiques des douanes, ont déterminé l'emploi en 1909 de 4.169 navires chargés, jaugeant 4.473.210 tonneaux » (1).

Quoi qu'il en soit, personne n'ignore, nous l'avons rappelé dans notre introduction, que l'Algérie est liée à la France par la réserve de l'intercourse. Le monopole du pavillon est-il vraiment avantageux ? N'offre-t-il pas des inconvénients graves ? Comment y parer ? Autant de questions auxquelles il nous faudra répondre. Nous ne devons pas non plus laisser de côté les subventions postales qui viennent greffer sur le privilège du pavillon une nouvelle protection de l'armement français.

(1) *Eod. loco*, p. 14.

CHAPITRE PREMIER

LES ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LA FRANCE ET L'ALGÉRIE ET LA NAVIGATION

Si l'on considère le poids total des marchandises importées de France en Algérie, et si on le compare à celui des marchandises exportées d'Algérie en France, on s'aperçoit qu'il existe entre eux une énorme différence. Tandis que l'ensemble des marchandises importées en Algérie des ports de la métropole pendant l'année 1909, représentait un poids total de 6.643.612 quintaux métriques (1), le poids total des marchandises exportées d'Algérie à destination de la métropole, a été de 12.527.179 quintaux métriques (2). Il y a donc une différence de poids de près de 50 0/0 à l'avantage des exportations de l'Algérie.

Il n'y a d'ailleurs aucune difficulté à découvrir le pourquoi de cette constatation. C'est que l'Algérie exporte presque uniquement des matières premières

(1) *Eod. loco*, p. 19.

(2) *Eod. loco*, p. 24.

tandis qu'elle importe surtout des objets manufacturés. Si l'on examine les statistiques de la douane (1) on constate qu'en 1909 la France a fourni à l'Algérie 17.533.000 francs de matières animales (animaux vivants, produits et dépouilles d'animaux, pêches, substances animales propres à la médecine ou à la parfumerie, matières dures à tailler) ; pour 58.006.000 fr. de matières végétales (farineux alimentaires, fruits et graines, denrées coloniales de consommation, huiles et sucres végétaux, espèces médicinales, bois communs et exotiques, filaments, tiges et fruits à ouvrer, teintures et tanins, produits et déchets divers, boissons) ; et pour 15.589.000 francs de matières minérales (métaux, marbres, pierres, terres et combustibles minéraux). Soit au total pour l'importation en Algérie des matières premières venant de France, une valeur de 91.128.000 fr.

C'est un chiffre beaucoup plus élevé que l'on trouve dans les statistiques pour la valeur des produits classés sous l'appellation : fabrications, et comprenant les produits chimiques, les teintures préparées, les couleurs, les compositions diverses, les poteries, verres et vitraux, les fils, les tissus, et vêtements, le papier et ses applications, les peaux et pelleteries ouvrées, les ouvrages en métaux, les armes, poudres et munitions, les meubles et ouvrages en bois, les instruments de musique etc....

(1) *Eod. loco*, p. 140.

Ce total d'élevait à 298.713.000 francs. La valeur des objets fabriqués venant de France importés en Algérie, représentait donc trois fois et demie celle des matières premières.

C'est une constatation absolument opposée que l'on fait si l'on considère les exportations de l'Algérie à destination de la métropole. Les statistiques nous donnent en effet pour 1909 : matières animales 57.340 000 francs, matières végétales 173.000.000 francs, matières minérales : 5.864.000 francs. Au total pour les matières premières : 236.204.000 francs. Les objets fabriqués ne sont exportés d'Algérie à destination de la France que pour une valeur de 5.826.000 francs.

La plupart des grands ports métropolitains figurent dans la liste des ports métropolitains d'expéditions. C'est Marseille qui vient en tête avec 51,2 0/0 des envois effectués de l'ensemble des ports de la métropole à destination des ports algériens. Rouen vient au second rang, avec 10,2 0/0, suivi de Dunkerque troisième avec 9 0/0. Puis viennent : 4° Cette : 5,9 0/0 ; 5° Le Havre : 5,9 0/0 ; 6° Saint-Louis-du-Rhône : 4,7 0/0 ; 7° Bordeaux : 4,2 0/0 ; 8° Nice : 3,2 0/0 ; 9° Nantes : 2,6 0/0 ; 10° Bayonne : 1 0/0 ; 11° La Rochelle : 0,8 0/0 ; 12° Port-Vendres : 0,6 0/0, etc. (1).

C'est Alger qui se trouve placée en tête de la liste des

(1) *Eod. loco*, p. 19.

ports algériens de destination des arrivages de la métropole : 1° Alger : 45,5 0/0 ; 2° Oran : 26,5 0/0 ; 3° Philippeville : 8,6 0/0 ; 4° Bône : 8,4 0/0 ; 5° Bougie : 3,5 0/0 ; 6° Mostaganem : 2,6 0/0 ; 7° Djidjelli : 2,4 0/0 ; 8° Arzew : 1,4 0/0. Les ports de Nemours, Beni-Saf, Tenes, Mers-el-Kebir, Adjeroud-Kiss, La Calle, Cherchell, Collo, ne reçoivent d'arrivages de France que des ports de la Méditerranée dans des proportions variant de 0,5 0/0 à 0,4 0/0 du total des arrivages de la métropole (1).

Pour la plupart des marchandises, les envois de la métropole se partagent très inégalement entre les deux grands groupes de ports expéditeurs, à savoir ceux de Méditerranée et ceux de l'Océan et du Nord (2).

Les premiers bénéficient de la très grande majorité des transactions sur les pierres et les matériaux, les produits chimiques et engrais de toutes sortes, les poteries, verres et cristaux, les riz, légumes secs et autres farineux, les savons.

Les autres ports accusent par contre les tonnages les plus considérables en ce qui concerne les ouvrages en bois, les fers, fontes et aciers, les machines et les autres ouvrages en métaux, les bois communs, les tissus et vêtements.

(1) *Eod. loco*, p. 20.

(2) *Eod. loco*, p. 21, 22, 23 et 24.

C'est ainsi par exemple (1), que les pierres et matériaux représentent 32,4 0/0 des arrivages du port de Marseille, soit 1.100.474 quintaux métriques ; 90,6 0/0 des arrivages du port de Saint-Louis-du-Rhône, soit 280.559 quintaux métriques ; 0,3 0/0 des arrivages du port de Cette, soit 1.058 quintaux métriques ; que Nice en expédie 170.547 quintaux métriques. Le seul port de l'Océan et du Nord pour lequel les statistiques font mention des pierres et matériaux, Rouen, n'en expédie que 5.762 quintaux métriques, soit 0,9 0/0 de ses envois.

Il en est de même des produits chimiques et engrais :
Marseille : 170.000 quintaux métriques ; Cette : 117.031 quintaux métriques ; Saint-Louis du-Rhône : 690 quintaux métriques ; Dunkerque : 35.942 quintaux métriques ; Bordeaux : 13.280 quintaux métriques.

De même aussi des poteries, verres et cristaux :
Marseille : 155.752 quintaux métriques ; Saint-Louis-du-Rhône : 6.127 quintaux métriques ; Dunkerque : 20.739 quintaux métriques.

De même des riz, farineux alimentaires, pommes de terre, etc. Marseille : 216.151 quintaux métriques ; Rouen : 11.936 quintaux métriques ; Le Havre :

(1) Tous les chiffres donnés dans ce chapitre sans indication spéciale concernent l'année 1909.

18.534 quintaux métriques ; Bordeaux : 1.540 quintaux métriques ; Nantes : 86.486 quintaux métriques.

Ce sont au contraire surtout les ports du Ponent qui envoient en Algérie des ouvrages en bois : Rouen : 362.150 quintaux métriques ; Dunkerque : 16.010 quintaux métriques ; Le Havre : 57.715 quintaux métriques ; Bordeaux : 68.914 quintaux métriques ; Nantes : 24.088 quintaux métriques ; La Rochelle : 5.103 quintaux métriques ; Saint-Nazaire : 6.925 quintaux métriques ; Marseille : 24.290 quintaux métriques ; Cette : 51.139 quintaux métriques ; Nice : 24.530 quintaux métriques ; Port-Vendres : 7.774 quintaux métriques.

De même pour les fers, fontes et aciers : Rouen : 44.273 quintaux métriques ; Dunkerque : 195.591 quintaux métriques ; Le Havre : 4.515 quintaux métriques ; Bayonne : 12.803 quintaux métriques ; Saint-Nazaire : 13.589 quintaux métriques ; Marseille : 110.798 quintaux métriques ; Cette : 8.146 quintaux métriques.

De même pour les machines et ouvrages en métaux ; Rouen : 55.202 quintaux métriques ; Dunkerque : 118.339 quintaux métriques ; Le Havre : 12.065 quintaux métriques ; Bordeaux : 3.803 quintaux métriques ; Nantes : 6.238 quintaux métriques ; Saint-Nazaire : 5.081 quintaux métriques ; Cette : 11.599 quintaux métriques ; Marseille : 156.953 quintaux métriques.

De même pour les bois communs : Rouen :

13.625 quintaux métriques; Dunkerque : 3.180 quintaux métriques; Bordeaux : 105.455 quintaux métriques; Bayonne : 49.060 quintaux métriques; Marseille : 53.908 quintaux métriques; Cette : 46.350 quintaux métriques; Port-Vendres : 7,250 quintaux métriques.

Enfin on peut faire la même constatation en ce qui concerne les tissus et vêtements : Rouen : 48.658 quintaux métriques; Dunkerque : 23.968 quintaux métriques; Le Havre : 59.466 quintaux métriques; Marseille : 84.803 quintaux métriques.

Si maintenant nous considérons non plus les importations en Algérie, mais les exportations d'Algérie, nous constatons que c'est Alger qui vient en tête de la liste des ports d'exportation, avec 45,5 0/0 du total des envois faits à la métropole par l'ensemble des ports algériens. Oran se classe deuxième avec seulement 26,9 0/0, c'est-à-dire, avec à peine un peu plus de la moitié des expéditions faites par Alger. Les autres ports suivent loin derrière : 3° Philippeville : 9,4 0/0; 4° Bône : 6,8 0/0; 5° Bougie : 4,4 0/0; 6° Mostaganem : 3,7 0/0; Arzew : 2,9 0/0; 8° Djidjelli : 0,4 0/0; les ports de Nemours, Collo, Tenès, etc., n'ont de relations directes qu'avec les ports métropolitains de la Méditerranée. Encore leurs envois réunis n'atteignent que le 3 0/0 du total des envois effectués par les ports d'Algérie (1).

(1) *Eod. loco*, p. 25.

En ce qui concerne les envois d'Algérie, c'est Rouen qui vient en tête des ports métropolitains de destination, suivi d'assez près de Marseille : 1° Rouen : 31,7 0/0 ; 2° Marseille : 26,3 0/0 ; Cette : 8,6 0/0 ; 4° Dunkerque : 8,1 0/0 ; 5° Bordeaux : 6 0/0 ; 6° Nantes : 5,3 0/0 ; 7° Nice : 2,4 0/0 ; 8° La Rochelle : 1,7 0/0 ; les autres ports : Port-Vendres, Saint-Nazaire, le Havre, Brest, Bayonne, Saint-Louis-du-Rhône, etc... reçoivent entre 1,5 0/0 et 0,5 0/0 du total des envois de l'Algérie (1).

Les boissons, les céréales et les produits du sous-sol constituent pour la plupart des ports métropolitains destinataires, la presque totalité des cargaisons reçues ; Rouen : 96,5 0/0 ; Cette : 80,4 0/0 ; Dunkerque : 89,6 0/0 ; Bordeaux : 95,1 0/0 ; Nantes : 94,7 0/0, etc. Il n'existe qu'une seule exception : elle concerne le port de Marseille, pour le commerce duquel l'ensemble des autres envois de l'Algérie représente un appoint important, à savoir 43.3 0/0 (2).

Les ports de l'Océan et du Nord reçoivent la plus grande partie des vins, mistelles et alcools. En 1909, 5.549.111 quintaux ont été expédiés d'Algérie à destination des ports de l'Océan et du Nord, tandis que ceux de la Méditerranée n'en avaient que 1.583.904 (3).

(1) *Eod. loco*, p. 25.

(2) *Eod. loco*, p. 26.

(3) *Eod. loco*, p. 26.

C'est également dans le Nord que vont les phosphates et les minerais : les chiffres sont en 1909 de 744.163 quintaux pour les envois expédiés aux ports du Nord et seulement 147.469 quintaux pour ceux à destination des ports de la Méditerranée (1).

Mais il n'en est plus du tout ainsi pour les céréales, les animaux vivants, les légumes frais, pommes de terre et raisins primeurs, et pour les autres articles non dénommés. Tandis en effet que les ports métropolitains de la Méditerranée recevaient 1.624.275 quintaux de céréales, 476.027 quintaux d'animaux vivants, 386.351 quintaux de légumes frais, pommes de terre, et raisins primeurs, et 907.132 quintaux d'articles non dénommés, les ports de l'Océan et du Nord ne recevaient que 751.191 quintaux de céréales, 6 quintaux d'animaux vivants ; 12.652 quintaux de légumes frais et primeurs et 344.898 quintaux d'autres articles (2).

On n'éprouve d'ailleurs aucune difficulté à expliquer ces chiffres. Les boissons vont dans le Nord qui n'a pas de vigne, ou à Bordeaux qui est un grand marché de vins, plutôt que dans les ports de la Méditerranée. Au contraire les minoteries du Midi ont besoin de blé, et n'en trouvent pas suffisamment sur place. Quant à la route prise par les animaux vivants et les primeurs, on

(1) *Eod. loco*, p. 26.

(2) *Eod. loco*, p. 26.

l'explique facilement par la déperdition qui se produirait au cours d'un long voyage.

Les cargaisons qu'emportent les bateaux qui naviguent d'Algérie en France, se ressentent des productions de l'hinterland de chacun des ports algériens où ils ont chargé. Voici en effet en ce qui concerne les envois les plus importants, la part prise par les principaux ports algériens par rapport au total des expéditions envisagées (1).

Vins, mistelles et alcools ; Alger : 66,2 0/0, 4.723.229 quintaux ; Oran : 25,5 0/0, 1.818 808 quintaux ; Mostaganem : 3,1 0/0 ; 220.396 quintaux ; Bougie : 2,1 0/0, 145.708 quintaux ; Bône : 1 0/0, 73.425 quintaux ; autres ports 2,1 0/0, 151.449 quintaux (2).

Céréales : Oran, 38,4 0/0, 911.984 quintaux ; Arzew : 30,1 0/0, 715.606 quintaux ; Mostaganem : 12,5 0/0, 297.415 quintaux ; Bône : 9,1 0/0, 215.898 quintaux ; Philippeville : 5,1 0/0, 120.662 quintaux ; Alger : 1,5 0/0, 36.408 quintaux ; autres ports ; 3,3 0/0, 77.493 quintaux (3).

Phosphates et minerais : Bône, 34,5 0/0, 307.661 quintaux ; Bougie : 27,3 0/0, 252.830 quintaux ; Alger : 14,8 0/0, 132.132 quintaux ; Arzew ; 14,4 0/0, 128.198

(1) Chiffres de l'année 1909.

(2) *Documents statistiques*, 1909, p. 27.

(3) *Eod. loco*, p. 27.

quintaux ; Philippeville : 8,9 0/0, 79.647 quintaux ; autres ports : 0,1 0/0, 1.164 quintaux (1).

Animaux vivants : Oran, 37,4 0/0, 178.123 quintaux ; Alger : 28 0/0, 133.370 quintaux ; Philippeville : 19 0/0, 90.483 quintaux ; Bône : 10,9 0/0, 51.912 quintaux ; Arzew : 4,7 0/0, 22.126 quintaux ; autres ports : » 0/0, 19 quintaux (2).

Primeurs : Alger : 68,7 0/0, 274.234 quintaux ; Oran : 27,4 0/0, 109.460 quintaux ; Philippeville : 2,7 0/0, 10.815 quintaux ; Bône : 1,1 0/0, 4.248 quintaux ; autres ports : 0,1 0/0, 246 quintaux. En ce qui concerne les envois de primeurs dans les ports de l'Océan et du Nord, il convient de remarquer que le port d'Alger en tient presque le monopole, avec 12.515 quintaux sur 12.652 quintaux, soit 98,9 0/0 (3).

Telle est l'analyse du mouvement commercial entre les différents ports de la métropole et ceux de l'Algérie.

Nous avons déjà dit, soit dans notre introduction, soit au début de ce chapitre que l'Algérie avait un état économique agricole, et que cet état influait d'une manière considérable sur la navigation.

Exportant des matières premières, et important des objets manufacturés, le poids des marchandises exportées d'Algérie à destination de la France est beaucoup

(1) *Eod. loco*, p. 28.

(2) *Eod. loco*, p. 28.

(3) *Eod. loco*, p. 28.

plus considérable que celui des marchandises importées de la métropole en Algérie. Il était presque double en 1909 : 12.527.179 quintaux métriques pour les exportations contre 6.643.612 quintaux métriques aux importations. Aussi les statistiques nous font constater que dans la navigation entre la France et l'Algérie, le nombre des navires chargés à la sortie des ports d'Algérie, est plus élevé que celui des navires chargés à l'entrée, de même que leur tonnage total est plus grand. En 1909 (1) par exemple, 2.143 navires chargés jaugeant au total 2.328.188 tonneaux sortaient des ports algériens à destination de la France. Mais il n'en était entré chargés venant de la France, que 1.983 jaugeant 2.085.368 tonneaux. Il y a donc à l'avantage des navires sortant, une différence de 160 navires jaugeant 242.820 tonneaux. D'où viennent ces navires ?

Très peu viennent de France sur lest, de même que très peu vont en France sur lest. En effet 20 navires seulement sont venus en 1909 sur lest de France en Algérie, leur jauge totale était de 14.298 tonneaux ; d'autre part 17 navires sur lest jaugeant 7.416 tonneaux ont effectué une navigation inverse.

A la vérité, si l'on consulte les statistiques de la douane (2), on voit que l'Algérie est en relation avec un certain nombre de pays étrangers, par bateaux de

(1) *Eod. loco*, Navigation, p. 4 et 5..

(2) *Eod. loco*, Navigation, p. 4 et 5.

tous pavillons. A l'égard de tous ces pays le nombre et le tonnage des bateaux français est sensiblement le même à l'entrée comme à la sortie des ports algériens ; sauf cependant à l'égard de trois pays. C'est d'abord la Belgique, pour laquelle on compte en 1909 un seul navire à l'entrée des ports algériens et 22 à la sortie ; mais cette constatation ne nous éclaire pas. Au contraire, on remarque que le nombre des navires français venus en Algérie, d'Espagne ou d'Angleterre, est beaucoup plus élevé que ceux sortis des ports algériens, à destination de ces deux pays. En 1909, 166 navires chargés, jaugeant ensemble 123.787 tonneaux, venaient d'Espagne en Algérie, tandis que seulement 135 jaugeant 96.327 tonneaux effectuaient chargés une navigation inverse. En 1909 également, 36 navires français jaugeant 46.670 tonneaux venaient d'Angleterre en Algérie. Aucun ne retournait en Angleterre. Cela s'explique. Il y a dans les ports d'Algérie à destination de la France, plus de frêt qu'il ne faut pour charger les navires venus de France. Au contraire, les navires venus d'Angleterre et d'Espagne, pays important en Algérie plus qu'ils n'exportent, sont incapables de trouver à destination des ports d'où ils viennent, les marchandises suffisantes à former un frêt de retour rémunérateur. Il est tout naturel qu'ils chargent à destination de la France. Or pour charger en Algérie à destination de la France, il faut être français depuis la loi du 2 avril 1889 sur le mono-

pole du pavillon. Il y a donc lieu de faire ici une remarque très importante, que nous rappellerons en étudiant la loi de 1889, c'est que le privilège du pavillon n'agit pas seulement entre la France et l'Algérie, il agit aussi entre l'Algérie et l'étranger. Les 242.820 tonneaux d'excédent des sorties sur les entrées ont joui sur une ligne étrangère d'un avantage énorme. Assurés d'un fret de retour, les bateaux de Rouen ou de Dunkerque ont pu aller prendre en Angleterre des marchandises à destination de l'Algérie à un prix moindre que celui demandé par les compagnies anglaises, dont les navires auraient dû rentrer à vide ou vagabonder à la recherche du fret. Il en est de même des navires de Marseille à l'égard de l'Espagne. De sorte que l'on peut dire que la loi de 1889 donne un monopole à l'armement français, non seulement dans l'intercourse franco-algérienne, mais encore sur les lignes étrangères dans la limite de l'excédent des sorties d'Algérie sur les entrées.

Telle est la première conséquence du régime agricole et minier de l'Algérie, conséquence sur laquelle il y a lieu d'insister, parce que, il y a là un fait intéressant généralement peu cité, touchant la protection de la loi de 1889.

La deuxième conséquence du régime agricole, c'est ce que l'on appelle le « régime torrentiel » des moyens de transport en Algérie. Après les récoltes, au moment

d'expédier en France les blés, les vins, ou bien pendant la campagne des moutons, la demande des expéditeurs excède l'offre des chargeurs. Il arrive que les quais se couvrent de sacs de blé ou de barriques de vin, qui ne trouvent pas à s'embarquer faute de navires. Les bateaux français sont insuffisants à enlever toutes les marchandises qui attendent. Le monopole du pavillon empêchant les étrangers de venir, les expéditeurs algériens doivent attendre leur tour. Et cependant dans la limite où ils sont disponibles, les bateaux français viennent en Algérie. On peut montrer en effet qu'à certaines époques, celles d'expédition des produits agricoles, le tonnage des navires chargés à la sortie des ports d'Algérie est plus élevé qu'aux autres. Nous avons fait le relevé des sorties par mois pendant les trois dernières années à l'aide du Bulletin comparatif du mouvement commercial et maritime de l'Algérie. (Alias : Bulletin mensuel). Nous donnons ce relevé, que nous éclairerons par le relevé des envois de bestiaux, grains et boissons. Car si les bestiaux et les grains sont expédiés à peu près toujours aux mêmes époques, chaque année, il n'en est pas de même des vins, à cause de la crise viticole de ces derniers temps.

Vici d'abord le relevé du tonnage des navires chargés, sortis des ports d'Algérie, pour chaque mois des trois dernières années :

Novembre 1907 : 160.359 tonneaux ; 1908 : 180.692 tonneaux ; 1909 : 207.841 tonneaux.

Décembre 1907 : 197.228 tonneaux ; 1908 : 164.738 tonneaux ; 1909 : 203.523 tonneaux.

Janvier 1908 : 165.371 tonneaux ; 1909 : 174.102 tonneaux ; 1910 : 176.336 tonneaux.

Février 1908 : 167.619 tonneaux ; 1909 : 165.232 tonneaux ; 1910 : 167.527 tonneaux.

Mars 1908 : 175.958 tonneaux ; 1909 : 173.842 tonneaux ; 1910 : 192.950 tonneaux.

Avril : 1908 : 189.583 tonneaux ; 1909 : 190.641 tonneaux ; 1910 : 190 057 tonneaux.

Mai 1908 : 207.239 tonneaux ; 1909 : 182.234 tonneaux ; 1910 : 234.705 tonneaux.

Juin 1908 : 187.100 tonneaux ; 1909 : 142.133 tonneaux ; 1910 : 261.340 tonneaux.

Juillet 1908 : 215.864 tonneaux ; 1909 : 232.791 tonneaux ; 1910 : 254.549 tonneaux.

Août 1908 : 295.474 tonneaux ; 1909 : 215.906 tonneaux ; 1910 : 249.063 tonneaux.

Septembre 1908 : 159.049 tonneaux ; 1909 : 227.376 tonneaux ; 1910 : 212.398 tonneaux.

Octobre 1908 : 183.408 tonneaux ; 1909 : 213.457 tonneaux ; 1910 : 214.351 tonneaux.

Ces statistiques appellent deux observations. D'abord le mois de juin 1909 a été marqué par des grèves d'inscrits maritimes dans le port de Marseille. Ensuite

jusqu'à la vendange de 1909, il y a eu une crise vinicole, de sorte que les vins algériens n'ont pas été brutalement appelés en France. Leur expédition dans la métropole était moins pressée.

Ces deux observations faites, on remarque que du mois de Mai au mois de Décembre compris, le tonnage des navires sortis chargés du port d'Alger, dépasse 200.000 tonneaux et atteint même 2.500 tonneaux. Tandis que pendant les autres mois il n'atteint pas 200.000 tonneaux et descend jusqu'à 150.000 tonneaux. Cela s'explique par le fait de la nature agricole de l'Algérie. Pendant la seconde période de l'année, les expéditions de bétail, blés et farines et vins se font plus activement. Un coup d'œil sur les statistiques de l'an dernier de novembre 1909 à novembre 1910, peut rapidement faire saisir la chose (1).

Exportation des bœufs : novembre : 0 tête ; décembre : 0 tête ; janvier : 0 tête ; février : 0 tête ; mars : 0 tête ; avril : 133 têtes ; mai 1.713 têtes ; juin : 4.092 têtes ; juillet : 6.191 têtes ; août : 5.755 têtes ; septembre : 2.809 têtes ; octobre : 1.149 têtes.

Exportation des moutons : novembre : 13.824 têtes ; décembre : 0 tête ; janvier : 162 têtes ; février : 80 têtes ; mars : 3 260 têtes ; avril : 52.187 têtes ; mai : 219.538 têtes ; juin : 241.596 têtes ; juillet : 343.356 têtes ;

(1) *Bulletin Mensuel des douanes*, années 1909 et 1910.

août : 253.529 têtes ; septembre : 80.784 têtes ; octobre : 35.801 têtes.

Exportations des céréales : novembre : 277.473 quintaux ; décembre : 136.876 quintaux ; janvier : 114.399 quintaux ; février : 117.210 quintaux ; mars : 162.157 quintaux ; avril : 141.961 quintaux ; mai : 210.773 quintaux ; juin : 170.964 quintaux ; juillet : 170.896 quintaux ; août : 493.028 quintaux ; septembre : 637.392 quintaux ; octobre : 584.611 quintaux.

Exportation des vins ordinaires en fûts ; novembre : 568.088 hectolitres ; décembre : 1.022.730 hectolitres ; janvier : 604.974 hectolitres ; février : 468.363 hectolitres ; mars : 499.363 hectolitres ; avril : 678.012 hectolitres ; mai : 525.476 hectolitres ; juin : 560.543 hectolitres ; juillet : 521.875 hectolitres ; août : 477.193 hectolitres ; septembre : 262.797 hectolitres ; octobre : 676.907 hectolitres.

Il y a lieu de tenir compte pour la généralisation de ces données de deux faits : la hausse des vins ne s'est fait sentir qu'à partir de Pâques 1910, de sorte qu'une grande quantité de vins a attendu dans les chaix algériens jusqu'à cette époque. Ensuite il y a lieu de remarquer que l'année 1910 est une année déficitaire en France pour le bétail, et que c'est dans l'histoire algérienne une des années où la viande algérienne s'est vendue le plus cher à Marseille : ceci a déterminé l'envoi en France de bestiaux à des époques où généra-

lement on en envoie moins, c'est à dire la fin de l'été.

Quoiqu'il en soit, il n'en reste pas moins vrai qu'à certaines époques fixes, il y a surabondance de fret.

Les statistiques douanières, aux notices particulières des ports, nous font sentir la chose autrement. Elles indiquent quelles compagnies desservent l'Algérie, et si elles le font d'une manière régulière ou non. Malheureusement elles ne font pas pour tous les ports algériens les mêmes observations que pour le port de Philippeville. On lit en effet aux Documents statistiques, 1909, notices particulières des ports, p. 128 en face d'un certain nombre de services, l'observation suivante : service facultatif pendant la campagne des céréales, service facultatif pendant la campagne des moutons et céréales. Ceci peut être généralisé, et montre bien que dans la mesure des navires français disponibles, le nombre des chargeurs à certaines époques est augmenté.

CHAPITRE II

LE PRIVILÈGE DU PAVILLON ENTRE LA FRANCE ET L'ALGÉRIE

La marine marchande française est protégée par la loi du 2 avril 1889 qui réserve au pavillon national la navigation entre la France et l'Algérie. On se souvient que la loi du 19 mai 1866 disposait dans son article 9 que la navigation entre la France et l'Algérie, pourrait s'effectuer sous tous pavillons.

En raison de traités et de conventions de navigation qui liaient la France avec les nations étrangères, la loi votée en 1889 ne devait s'appliquer qu'en octobre 1893. Il y eut donc une période de plus de trois ans pendant laquelle on pensait que les compagnies françaises, et en particulier les compagnies marseillaises, pourraient organiser leurs flottes de telle manière qu'elles puissent subvenir aux besoins du commerce.

L'exposé des motifs de la loi de 1889 ne cache pas le but poursuivi. On désirait protéger les armateurs français en leur réservant un monopole de droit, comme

la loi du 29 décembre 1884 avait réservé aux industriels français un monopole de fait, par suite de l'assimilation douanière. Encouragées par les succès de ceux-ci, les compagnies de navigation se plaignant du malheur des temps, à savoir la concurrence que les chemins de fer du littoral faisaient aux navires caboteurs, présentèrent la réforme qu'elles désiraient comme l'utile complément de l'assimilation douanière (1). Cette mesure était regardée dans les idées d'assimilation outrancière de l'époque comme une conséquence logique des théories d'assimilation appliquées en toutes matières à l'Algérie. Comme il ressort de l'exposé historique que nous avons donné dans notre introduction, on a toujours considéré que le régime douanier était lié au régime de la navigation, partant que l'assimilation douanière devait entraîner l'assimilation de la législation de la navigation. Il n'est point nécessaire d'insister longuement pour montrer combien « cette impression est superficielle et inexacte ; il y a là deux régimes qui se conçoivent parfaitement l'un sans l'autre, car ils appartiennent à des systèmes économiques différents. Etendre aux colonies le tarif douanier de la métropole, c'est simplement assimiler, au point de vue du commerce international, le territoire des premières à celui de la

(1) *Extrait de l'exposé des motifs*, Estoublon, *op. cit.*, p. 858 en note.

seconde. C'est établir entre elles une union douanière, c'est-à-dire un système économique équitable et également profitable aux colonies et à la métropole. Réserver au pavillon national la navigation entre les colonies et la métropole, c'est donner à la marine métropolitaine un monopole outrancier et abusif, c'est ressusciter, à l'égard des colonies, l'intercourse, c'est-à-dire un des articles les plus onéreux de ce système léonin qu'était le pacte colonial (1) ».

L'armement français avait-il donc en 1889, tant à craindre de la concurrence des bateaux étrangers ?

Il y a lieu d'en douter si l'on considère les statistiques des entrées et des sorties en Algérie des bateaux français et étrangers sur les lignes françaises algériennes.

En 1886, en effet, les chiffres des entrées nous donnent d'une part : 1,257 navires français d'une jauge totale de 994.097 tonneaux, et d'autre part : 84 navires étrangers d'une jauge totale de 32.767 tonneaux. Aux sorties on constate la même supériorité du pavillon français : les navires français étaient au nombre de 1.591 et jaugeaient 1.256.120 tonneaux ; on ne comptait pas plus de 113 navires étrangers jaugeant 31.049 tonneaux. Ce qui fait au total pour les entrées et sorties réunies 2.748 navires français, jaugeant : 2.250.217 ton-

(1) Mallarmé, p. 1, du tirage à part.

neaux, contre 197 navires étrangers jaugeant 63.816 tonneaux. La concurrence des navires étrangers n'était donc pas tellement considérable (1).

Quoi qu'il en soit, le privilège du pavillon a pour effet de réserver d'une part, et cela est d'évidence même, toute la navigation entre la France et l'Algérie, et d'autre part, et ceci nous l'avons montré précédemment en exposant l'influence du régime économique de l'Algérie sur la navigation, d'autre part, disons-nous, le privilège du pavillon a pour effet de réserver au pavillon français la navigation sur les lignes d'Algérie à l'étranger dans les limites de l'excédent des sorties d'Algérie sur les entrées des navires chargés dans la navigation franco-algérienne. La loi de 1889 à cause du régime économique de l'Algérie a dépassé le but prévu, qui était seulement de donner au pavillon français une situation privilégiée entre la France et l'Algérie.

La loi de 1889 fut votée sans difficulté, mais non sans quelques protestations parmi les algériens. La chambre de commerce de Constantine surtout fut très clairvoyante (2), mais on ne prêta pas attention aux objections qu'elle avait soulevées.

(1) Rapport Félix Faure, Ch. des Députés, Séance du 30 juin 1888. Annexe n° 2.860, p. 307.

(2) Rapport Félix Faure, p. 908.

Les dangers du monopole signalés dès 1889 se firent sentir plus tard. Ils proviennent tous de cette idée que l'Algérie, comme nous l'avons déjà montré, est au point de vue économique, « dans une véritable situation insulaire » (1). Comme cette « île » n'a et ne peut avoir de relations sérieuses qu'avec la France à cause de l'assimilation douanière de 1884, et que sa constitution économique la rend inapte à se passer du concours de la métropole, tout le progrès de la colonisation est à la merci des transports maritimes. Réserver le monopole du cabotage franco-algérien au pavillon national, de même que l'on réserve le cabotage côtier métropolitain, c'est tomber dans une comparaison inexacte. Si quelque cause vient à rendre impraticable les transports côtiers par caboteurs, soit grèves d'inscrits ou de dockers, soit élévation du prix de fret, soit manque de matériel, il est loisible au commerce de se servir des chemins de fer, et cela est vrai pour nombre de ports, des canaux, des fleuves. La chose est impossible en Algérie. Encore si, au cas de cessation des relations maritimes avec la France, l'Algérie pouvait vendre à l'étranger ses produits, et y acheter ceux dont elle a besoin. Mais l'assimilation douanière de 1884 équivaut à une véritable prohibition du commerce avec l'étranger. De sorte qu'il y a, en la matière, trois intérêts en

(1) Mallarmé, *op. cit.* p. 1.

présence incompatibles : celui des colons algériens, celui de l'industrie française, et celui des armateurs français. Le régime combiné de 1884 et 1889 protège à la fois l'industrie et la marine française, il sacrifie l'Algérie. La cessation des relations maritimes avec la France, c'est pour l'Algérie « la séparation brusque, la séparation radicale d'avec ses marchés d'approvisionnement et de vente, et par conséquent c'est la ruine pour un pays qui demande à la France ses denrées de première nécessité, et qui exporte en France des denrées périssables (1). » Cet état de choses qui n'avait pas apporté de grands troubles au début, entraîne à l'heure actuelle des inconvénients intolérables.

C'est d'abord le prix élevé des frets. Débarrassées de la concurrence étrangère, les compagnies auraient élevé dans de notables proportions le prix des passages et des frets. D'après une estimation, il y aurait là une prime indirecte de 6 millions payés par l'Algérie à la marine marchande (2). Cette prime indirecte, d'autres l'évaluent à 12 millions (3). Le bilan du monopole du pavillon n'a pas été officiellement dressé. « Il est en

(1) Colin, Chambre des Députés, 22 juin 1909. *J. O.*, Déb. Parl., p. 4588.

(2) Colin. *Eod. loco.*, p. 1. 569.

(3) Etienne, *Eod. loco.* Aux Délégations financières de 1910, on a évalué la prime indirecte à 10 millions. Procès-verbaux des délibérations des délégations financières : I, 2, p. 973.

tous cas indéniable que de 1905 à 1906, date de l'entente de la Compagnie Transatlantique, de la Compagnie de Navigation Mixte et de la Société des transports Maritimes, les frets des différents produits expédiés d'Algérie ont subi de notables augmentations qui ont été maintenues (1). »

Nous avons pu nous procurer grâce à l'obligeance du directeur du secrétariat de la Chambre de Commerce, qui nous les a relevés dans les archives de la chambre de commerce, les prix moyens du fret, pour un certain nombre d'articles depuis l'année 1892, c'est-à-dire deux ans à peu près avant l'application de la loi du 2 avril 1889. Ce prix moyen du fret est basé d'après les tarifs de la Compagnie Générale Transatlantique (Paris), de la Compagnie de Navigation Mixte (Marseille), de la Société Générale des Transports Maritimes (Marseille) de la Compagnie des Vapeurs de Charge Français (Marseille), de la Compagnie Nouvelle Méditerranéenne de Navigation (Marseille), et de M. Prosper Durand, armateur (Alger). Il s'agit de transport de la tonne de 1.000 kilogrammes entre Alger et Marseille et vice versa.

(1) Jonnart. Discours d'ouverture aux Délégations financières. Mai 1910 dans P. V. des délég. fin., I, 2, p. 24.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER

Fret entre Alger et Marseille

Année 1892 : Importation

Houille	8 francs
Bois de construction	11 —
Vins	10 —
Matériaux	8 —

Exportation

Céréales	8 francs
Vins	10 à 12 —

Année 1893 : Importation

Houille	7 francs
Bois de construction	10 —
Vins	9 —
Matériaux	6 —

Exportation

Céréales	7 francs
Vins	10 —

Année 1894 : Importation

Houille	7 francs
Bois de construction	10 —
Vins	8 —
Matériaux	6 —

Exportation

Céréales	7 francs
Vins	10 —
Crin végétal	8 —
Peaux.	10 —

Année 1895 : Importation

Houille	7 francs
Bois de construction	10 —
Vins	8 —
Matériaux	6 —

Exportation

Céréales	7 francs
Vins	10 —
Crin végétal.	8 —
Peaux.	10 —

Années 1896 et 1897

Mêmes frets qu'en 1895.

Année 1898 : Importation

Houille	7 francs
Bois de construction	12 —
Vins	10 —
Matériaux	8 —

Exportation

Céréales	9 francs
Vins	12 —
Crin végétal.	12 —
Liège	30 —
Écorce à tan.	14 —
Peaux.	16 —

Année 1899 : Importation

Houille	8 francs
Bois de construction	14 —
Vins	12 —
Matériaux	8 —

Exportation

Céréales	10 francs
Vins	12 —
Crin végétal.	12 —
Liège	30 —
Écorce à tan.	14 —
Peaux	16 —

Année 1900 : Importation

Bois de construction	15 francs
Vins	15 —
Matériaux	10 —
Divers.	10 —

Exportation

Céréales	12 francs
Vins	15 —
Crin végétal.	16 —
Liège	35 —
Écorce à tan	14 —
Peaux.	16 —

Année 1901 : Importation

Bois de construction	15 francs
Vins	15 —
Fers	12 —
Matériaux	7 —
Divers	10 —

Exportation

Céréales	6 francs
Vins	7 —
Minerai de zinc.	8 —
Crin végétal,	10 —

Liège.	28 francs
Écorce à tan	8 —
Peaux.	20 —

Année 1902 : Importation

Bois de construction	8 f. 50
Vins	20 »
Fers	9 »
Matériaux	7 »
Divers	10 »

Exportation

Céréales.	4 f. »
Vins	5 »
Minerai de zinc	8 »
Crin végétal	7 50
Liège	26 »
Écorce à tan	6 50
Peaux	20 »
Divers	15 »

Année 1903 : Importation

Bois de construction.	8 f. 50
Vins	20 »
Fers	9 »
Matériaux	7 »
Divers	10 »

Exportation

Céréales	4 f. »
Vins	5 »
Minerai de zinc	8 »
Crin végétal	7 50
Liège	26 »
Écorce à tan	6 50
Peaux	20 »
Divers	15 »

Année 1904 : Importation

Bois de construction.	19 francs
Vins	10 —
Fers	11 —
Matériaux	4 —
Divers	10 —

Exportation

Céréales.	4 f. »
Vins	5 »
Minerai de zinc	8 »
Crin végétal	7 50
Liège	22 50
Écorce à tan	10 »
Peaux	20 »
Divers	15 »

Année 1905 : Importation

Bois de construction	19 francs
Vins	10 —
Fers	11 —
Matériaux	4 —
Divers.	10 —

Exportation

Céréales.	4 f. »
Vins	5 »
Minerai de zinc	8 »
Crin végétal	7 50
Liège	22 50
Écorce à tan	10 »
Peaux	20 »
Divers	15 »

Année 1906 : Importation

Houille	40 à 20 francs
Bois de construction.	18 20 —
Vins	13 —
Fers	11 —
Matériaux	6 —
Divers.	10 20 —

Exportation

Céréales.	8 f. 20
Vins	8 20
Minerai de zinc	11 20
Crin végétal	11 20
Liège	25 70
Écorce à tan	11 20
Peaux	15 20
Divers	15 f. à 30 »

Année 1907

Mêmes frets qu'en 1906.

Année 1908 : Importation

Houille.	40 f. » à 20 »
Bois de construction . .	18 » 20 »
Vins	13 » 20 »
Fers	12 » 20 »
Matériaux.	8 » 20 »
Divers	8 f. 10 à 55 f. 20

Exportation

Céréales.	8 f. 20
Vins	9 20
Minerai de zinc	9 »

Crin végétal	12 f. 20
Liège	25 70
Écorce à tan	11 20
Peaux	18 20
Divers	8 f. 10 à 55 20

Année 1909 : Importation

Houille	40 à 20 f. »
Bois de construction	18 20
Vins	13 20
Fers	12 20
Matériaux	8 20
Divers	8 f. 10 à 55 20

Exportation

Céréales.	8 f. 20
Vins	9 20
Minerai de zinc	9 »
Crin végétal	12 20
Liège	25 70
Écorce à tan	11 20
Peaux	18 20
Divers	8 f. 10 à 55 f. 20

A la vérité il est assez difficile de lire sur les documents s'il y a eu depuis 1893 une hausse de prix du fret ou une baisse, parce que certains tarifs généraux ont été spécialisés. La question est controversée. Arguant de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, de taxes nouvelles et de toutes les charges modernes que supporte l'armement français, certaines personnes croient à une élévation des tarifs. Et cependant, d'après de vieux transitaires et expéditeurs d'Alger, et les renseignements qui nous ont été fournis tant à la Chambre de Commerce d'Alger et au syndicat du commerce algérien que par de notables commerçants, les prix seraient restés les mêmes, ou plutôt il y aurait lieu de croire à une légère diminution.

Cette diminution d'ailleurs s'expliquerait par deux sortes de phénomènes généraux.

La première cause ne serait que l'application du phénomène de diminution du prix du fret constaté à l'heure actuelle partout : par la substitution de navires d'un tonnage plus fort à une flotte de dimensions moins élevées, laquelle élévation de tonnage entraîne bien des frais d'acquisition plus grands, mais ne demande pas un équipage beaucoup plus nombreux, ni une dépense de charbon beaucoup plus considérable.

La seconde cause résiderait dans le développement économique de l'Algérie. Les exportations de l'Algérie comme les importations se sont extrêmement déve-

loppées, fournissent aux navires un élément de fret beaucoup plus grand. Vapeurs de même que voiliers, il y a 20 ans, ne chargeaient pas complètement, faute de marchandises. Une organisation moins bonne des services faisait qu'ils effectuaient moins de voyages qu'aujourd'hui. A l'heure actuelle le mouvement commercial s'étant développé entre la France et l'Algérie, les vapeurs prennent des chargements complets, ou presque complets. Les facilités qu'ils trouvent tant à Marseille qu'à Alger pour embarquer et débarquer les marchandises ne les obligent pas à de longs séjours dans les ports. De sorte que ne perdant ni temps ni place, les navires peuvent aujourd'hui, même avec des frais généraux plus élevés, faire les transports à meilleur marché.

En 1889, on constatait que le fret par vapeur était beaucoup plus élevé que par voilier. A l'heure actuelle ils sont aux mêmes prix. L'emploi des voiliers ne s'explique plus que par la commodité qu'ils offrent pour le transport de certaines matières telles que : briques, tuiles, tuyaux, poteries, gargoulettes, etc. qui s'y chargent mieux en vrac, ou pour le transport des matières dangereuses et inflammables. A la vérité il n'y a que pour les matières dangereuses et inflammables qu'on préfère à l'heure actuelle les voiliers aux vapeurs. Pour les autres marchandises le prix du fret est le même par vapeur que par voiliers.

De ce que depuis l'application de la loi de 1889 on constate une diminution du prix du fret, faut-il en conclure que sous le régime du monopole, le fret est meilleur marché que sous le régime de liberté, ou tout au moins faut-il en conclure que les expéditeurs paieraient aussi cher sans le privilège de l'intercourse ?

On n'en a pas le droit. La question qui se pose est celle-ci. On constate partout une diminution du prix du fret. La diminution qui s'est produite entre l'Algérie et la métropole ne serait-elle pas plus forte avec un régime de liberté ? C'est dans cette différence de prix que se trouve la prime indirecte payée par le commerce et la production algériens à l'armement français sous le régime du monopole.

Cette prime nous l'avons vu évaluer différemment. A la vérité il est très difficile de savoir à combien elle se monterait.

D'après certaines personnes des plus compétentes, la concurrence des bateaux étrangers ne devrait pas être un sujet de crainte pour l'armement français au point où on veut bien le dire. Cette concurrence n'amènerait pas une baisse considérable du prix du fret, dont pourrait se réjouir l'Algérie. Voici pourquoi.

A l'heure actuelle le tonnage offert aux expéditeurs est en moyenne plutôt supérieur à la marchandise offerte, sauf bien entendu aux époques « torrentielles. » L'établissement d'une ligne étrangère entre Alger et

Marseille, ne serait pas trop à craindre parce qu'elle ne trouverait pas assez de marchandises. Les navires étrangers ne viendraient dans les ports algériens qu'aux époques particulières où la demande des expéditeurs est plus forte que l'offre des armateurs, c'est-à-dire, aux époques des expéditions de blé, de vins, de bestiaux. Par exemple au moment actuel, novembre-décembre 1910, où la récolte de vin ayant été déficitaire dans d'énormes proportions en France, le commerce français étant pressé d'avoir dans ses caves les vins par lui achetés en Algérie, il n'est pas douteux que la concurrence étrangère serait sensible. Mais ces époques passées, les navires étrangers disparaîtraient faute de marchandises à transporter, ou il faudrait qu'ils travaillent à très bas prix. Ils préféreraient certainement aller ailleurs. Et le commerce algérien se trouverait alors en face des compagnies de navigation françaises syndiquées en vue de lui faire payer les infidélités commises aux périodes de crise. De sorte que sans pouvoir dire quels seraient les prix du fret, on peut cependant penser que si le régime de liberté amenait une situation favorable à la production algérienne qui, elle, profiterait de la venue dans les eaux algériennes des navires étrangers, elle serait contraire aux intérêts de la consommation algérienne.

Quoiqu'il en soit du montant de la prime indirecte payée sous le régime du monopole, la question de l'élé-

vation du prix du fret doit être posée également d'une autre façon.

Le monopole du pavillon, qui réserve au pavillon français l'intercourse franco-algérienne, n'entraîne-t-il pas un monopole au profit des compagnies existantes ? Ici il n'y a aucun doute à avoir. Il est certain qu'aucune compagnie nouvelle ne pourrait s'établir entre Alger et Marseille, sans se voir combattre aussitôt par toutes les compagnies existantes qui se ligueraient contre elle.

Cette entente est certaine. On constate d'ailleurs qu'à différentes reprises un accord s'est formé entre les compagnies de navigation pour élever le prix du fret. C'est ainsi que de 1898 à 1901, une entente a élevé dans des proportions considérables le prix du fret. Le vin qui payait 10 francs en 1897, en payait 12 en 1898 et en 1899, et 15 en 1900. Le crin qui payait 10 francs en 1897, dut payer 12 francs en 1898 et 1899 et 16 francs en 1900. Les céréales qui payaient 7 francs en 1897 durent payer 9 francs en 1898, 10 francs en 1899 et 12 francs en 1900. Le liège est passé de 30 francs en 1898 à 35 francs en 1900. Les peaux qui payaient 10 francs en 1897 durent payer 16 francs en 1900. Les prix du fret ne furent abaissés que sous menace du gouvernement de retirer les subventions postales.

Mais l'accord entre les compagnies n'en subsiste pas moins. En 1906, on constate une nouvelle hausse du

prix du fret qui dure encore à l'heure actuelle. Le blé qui payait 4 francs en 1905 paie 8 fr. 20 depuis 1906. Les vins qui payaient 5 francs en 1905, payèrent 8 fr. 20 en 1906 et en 1907, et payent 9 fr. 20 depuis 1908, etc.

Il est incontestable qu'il y a là un danger du monopole auquel il convient de trouver remède, car le prix élevé du fret n'est pas la seule conséquence de l'entente entre les compagnies. Cette entente entraîne des variations subites du cours du fret ; variations qui sont une entrave considérable pour le commerce.

Ce prix élevé qui se constate pour les marchandises, se constate également pour le transport des voyageurs : 96 francs en première classe pour le voyage Alger-Marseille par la Compagnie Transatlantique (traversée moyenne en 24 heures par le Charles-Roux, dont le nombre des cabines de luxe, demi-luxe et priorité est fort élevé par rapport au nombre total des cabines ; 27 à 28 heures par les autres vapeurs) ; 75 et 70 francs en première classe par les vapeurs des autres compagnies (traversée en 26 à 27 heures par la Russie, des Transports Maritimes, 30 heures et plus par les autres). Encore si le confortable existait en relation de ces prix. Mais il n'en est rien, dès qu'il y a beaucoup de monde qui voyage, comme cela se produit régulièrement deux fois par an du 10 juillet au 10 août, et du 15 septembre au 15 octobre, au moment de l'exode des algériens vers les régions moins chaudes, et à l'époque de leur retour.

A cette époque de presse, les compagnies n'hésitent pas à entasser les voyageurs sans cabines dans les salons ou dans les couloirs au même prix que s'ils jouissaient d'une couchette. Un délégué financier d'Alger, M. Verola, dans un discours aux délégations financières de mai 1910, s'exprimait ainsi : « Et les voyageurs, comment les a-t-on traités ? En été ils sont parqués moins confortablement que les moutons dans les cales ; ils paient le prix fort pour occuper un coin dans un couloir, souvent sans matelats et sans couvertures (1). »

Salons, fumoirs, salles à manger et couloirs sont envahis. Outre la question d'inconfortable à prix élevé qui se pose, il y a aussi la question d'insécurité : qu'on imagine une panique ! « Le manque de confort, a-t-on dit, va, à certaines époques d'encombrement, jusqu'à la méconnaissance de toute hygiène et de tout respect humain (2). » C'est là une parole très juste. L'encombrement des couloirs des premières classes et des secondes par des malades de tout sexe ne devrait pas avoir lieu. Que l'on parque au moins des hommes d'un côté et les femmes de l'autre.

Les compagnies ont d'ailleurs trouvé le moyen de surélever les prix. « On faisait la traversée en

(1) Verola, dans P. V. des Délég. Fin., mai 1910, I, 2, p. 968.

(2) Leruste, dans *Bulletin de la Réunion d'Études Algériennes*, 1910, p. 248.

24 heures (1) avant la mise en service du « Charles-Roux ». Pour containdre les passagers à prendre ce paquebot sur lequel le prix des places a été surfait (2) on a réduit la vitesse des autres (3). »

Les marchandises sont obligées de prendre les vapeurs français pour entrer par la voie indirecte en France, toute voie directe leur étant fermée par les tarifs de douane.

En est-il ainsi des voyageurs ? Est-ce que ceux-ci ne vont pas chercher à prendre une autre voie pour venir en France, comme le pourrait faire penser la loi économique de substitution ?

C'est ce que l'on a prétendu ; et ceci aurait lieu dans des proportions énormes. Un auteur prétend en effet, qu'en 1907, Alger aurait vu embarquer ou débarquer 104.281 passagers par des navires français, et 16.664 passagers par les navires étrangers. Cet auteur s'appuie sur des statistiques allemandes (4). Il eut été mieux inspiré de se servir des statistiques algériennes de 1910 dont le détail lui aurait permis de voir si vraiment la concurrence des lignes Alger-Gênes et Alger-Barcelone est à craindre pour les compagnies françaises et pourquoi.

(1) A la vérité : 25 à 26.

(2) Par le grand nombre de cabines de luxe et de priorité.

(3) Verola, *Eod. loco.*, p. 969.

(4) Leruste, *loc. cit.*, p. 249.

D'après M. Charles Roux, ce serait surtout la concurrence allemande entre Alger et Gênes qu'il faudrait craindre (1).

Il est certain que le Norddeutscher Lloyd fait un service hebdomadaire entre Alger et Gênes à l'aide de ses énormes navires qui vont d'Allemagne en Orient, ou d'Amérique à Gênes, et que cette voie est prise par les touristes. Il en est de même de la compagnie hollandaise : Nederland Line d'Amsterdam, dont les vapeurs vont d'Amsterdam à Batavia en faisant escale à Alger et à Gênes. Les deux compagnies établissent des passages de Paris à Alger aux mêmes prix que la Compagnie Transatlantique. C'est à bon droit que l'on vente le confort des bateaux allemands, comparés à ceux qui font le service d'Alger-Marseille. Cela se conçoit : il est impossible d'affecter entre Alger et Marseille les mêmes navires qu'entre Brême et Yokohama, New-York et Gênes, Amsterdam et Batavia. Mais il n'en est pas moins vrai que le nombre des voyageurs prenant les paquebots allemands et se rendant à Paris, n'est pas aussi grand qu'on pourrait le croire.

Les documents statistiques (2) nous disent en effet, que les vapeurs du Norddeutscher Lloyd en 1909 ont laissé ou emporté 4.056 voyageurs. Ajoutez 190 voya-

(1) Charles Roux, Conférence à la Réunion d'Études Algériennes, *Bulletin de la Réunion*, 1910, p. 136.

(2) *Doc. st.*, p. 1909. *Notices particulières des ports*, pp. 90 et sq.

geurs amenés ou emportés par la *Nederland Line*. Or, on comprend dans ce nombre non seulement les voyageurs à destination de Gênes ou en venant, mais aussi les voyageurs de ou pour Gibraltar et l'Allemagne, de ou pour New-York, de ou pour Tanger et les Pays-Bas, et ceux qui ne s'arrêtent pas à Gênes ou viennent de plus loin. La Compagnie Transatlantique à elle seule a amené d'Alger à Marseille ou vice versa, 70.368 passagers. Le nombre total des passagers emmenés d'Alger en France par les diverses compagnies est de 98.975.

On croira facilement que le nombre des passagers emmenés ou amenés par le Lloyd si en faveur la première année de son service régulier, ne tendra pas à augmenter quand on saura les difficultés qu'on éprouve pour voyager à bord de ces bateaux allemands. Elles proviennent de ce fait que le Lloyd, faisant de la cueillette entre Alger et Gênes, n'a qu'un nombre de places très réduit à la disposition des voyageurs. Le voyageur qui veut aller à Gênes ira d'abord retenir son passage au bureau du Lloyd, où on lui dira : au départ de la dernière escale il y avait tant de places annoncées comme devant être libres à Alger, mais si les passagers qui doivent débarquer à Alger désirent continuer, on leur donnera la préférence sur vous. Le jour de l'escale du bateau allemand, après avoir attendu de sept heures du matin à midi, une heure, le voyageur montera dès qu'il le pourra sur le paquebot où il s'entendra

avec le commissaire du bord et l'agent de la compagnie. C'est alors seulement qu'il saura s'il peut partir. Le bateau allemand part d'ailleurs très irrégulièrement entre 4 et 10 heures du soir. Il ne peut y avoir là un moyen très pratique d'aller en France : car la traversée est plus longue, et le départ n'est même pas assuré.

Ajoutez à ces deux compagnies la White Star Line dont les vapeurs naviguent entre New-York, Boston, Alger, Gênes, Naples, Alexandrie, et qui, en 5 escales faites à Alger en 1909, ont laissé 70 passagers et en ont emmené 78.

Que dire des vapeurs qui naviguent sur l'Espagne ?

Ils appartiennent aux compagnies suivantes dont nous donnerons les services, le nombre des voyages et des passagers embarqués ou débarqués en 1909.

Compagnie Italo-Spagnuolo, de Gênes : Gênes, les ports italiens sur la Méditerranée, Alger, les ports espagnols, Oran ; itinéraire facultatif : 17 voyages : 962 passagers embarqués ou débarqués.

Sitgès hermanos, armateurs, Alicante-Alger ; service hebdomadaire, 47 voyages (avec un seul navire de 306 tonneaux) : 11.192 voyageurs embarqués ou débarqués.

Compagnie Islana-Maritima : Barcelone, Palma, Alger ; 28 voyages : 2.783 voyageurs embarqués ou débarqués.

Ces trois compagnies, sauf l'Islena-Maritima, ne transportent que des immigrants espagnols ou italiens, surtout espagnols. C'est aussi les espagnols qui sont la plus grande partie des passagers des vapeurs de l'Islena-Maritima. Les autres sont des touristes qui désirent visiter l'Espagne, et n'ont pas du tout dans l'idée de trouver un moyen de voyager plus confortable en se confiant aux chemins de fer espagnols.

A la vérité, les voyageurs qui veulent aller à Paris par des navires étrangers ne sauraient prendre d'autres bateaux que ceux du Lloyd allemand et passer par Gênes. Nous avons vu quelles difficultés on éprouve à cela. Le mouvement n'est pas assez actif entre Alger et Gênes pour établir des voyages par navires ayant ces deux ports comme points d'arrivée et de départ. Ce serait pourtant là la condition nécessaire pour que le voyage Alger-Gênes-Paris soit commode.

Nous pouvons donc dire que si les marchandises sont obligées de prendre les navires français pour être transportées dans la métropole, il en est de même des voyageurs.

Mais ce sont surtout les grèves de Marseille d'inscrits qui ont amené des troubles considérables. Depuis 1904, les inscrits prennent pour gage de leurs revendications la détresse de l'Algérie privée de relations maritimes. Ils l'ont fait en 1904 à deux reprises, de fin avril à fin mai, et la seconde fois de fin août à octobre. Ils

l'ont fait encore en juin 1907, en mai 1909 et au printemps 1910.

Les grèves, quelquefois générales dans les ports français méditerranéens, se produisent toujours à Marseille, port d'attache de tous les navires voyageant sur l'Algérie.

Les pertes qui en sont résultées ont été énormes (1).

Les entrées de blés algériens en France qui s'élevaient à 366.000 quintaux en septembre 1902 et à 287.000 quintaux en septembre 1903, tombèrent à 103.000 quintaux en septembre 1904 quoique la récolte eût permis une exportation beaucoup plus considérable ; il en résulta que les expéditeurs manquèrent la saison des prix les plus avantageux.

Dans le même mois, et quoique l'on put recourir pour cette denrée au port du Havre qui dessert Paris, l'exportation des vins tomba à 216.000 hectolitres au lieu de 713.000.

Pour les moutons, l'exportation algérienne qui est normalement en cette période de 40.000 à 100.000 têtes par semaine, fléchit entre 2.000 et 6.000.

La grève a duré, on le sait, du 23 août au 8 octobre 1904. Par comparaison avec la période correspondante

(1) Cuttoli, Ch. des Députés, 10 juillet 1909 ; J. O. Déb. Parl., p. 1.959. Rapport Jonnart du 14 novembre 1904 au Président du Conseil, dans Gouvernement général de l'Algérie : *Relations maritimes entre la Métropole et l'Algérie*. Alger, 1905, pp. 5 et sq.

de 1903, elle a amené une diminution à l'entrée dans les ports algériens de 152 navires, représentant 97.745 tonneaux.

Les marchandises importées marquaient une réduction de 34.740 tonnes, les marchandises exportées de 54.246 tonnes.

Au cours du mois de septembre les recettes de l'octroi de mer qui étaient en 1903 de 792.259 francs, tombaient en 1904 à 455.690 francs.

Les chemins de fer dont les recettes n'avaient pas cessé de se montrer supérieures à celles de l'année précédente, et qui, pendant le mois d'août offraient encore des excédents hebdomadaires allant de 102.000 à 144.000 francs, présentaient au contraire le mois suivant et dans la première semaine d'octobre, des diminutions comparatives, oscillant entre 24.000 et 59.000 francs.

On a estimé à 30 millions les dommages causés à l'Algérie par la grève de 1909 (1).

Pour les primeurs, la principale maison d'exportation d'Alger qui centralise 75 0/0 des envois d'Alger, n'a expédié que 29.000 colis postaux pendant le mois de juin 1909 au lieu de 80.000 ou même 100.000 que faisait prévoir l'abondance de la récolte. Elle en avait

(1) De Molinari. Chronique, dans *Journal des Économistes*, t. XXIII, juillet 1909, p. 148. — Thomson, Ch. des Députés, 10 juillet 1909; *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.955.

envoyé 52.000 en juin 1908 et 59.000 en juin 1907. En outre, la plupart des envois sont arrivés fort avariés faute de bateaux réguliers et rapides. On estime au tiers des envois les pertes causées par la lenteur des transports.

Les expéditions de moutons, par le seul port d'Alger, sont en diminution de 74.000 têtes sur le mois de juin 1908 et la dépréciation des animaux transportés s'est élevée à 3 ou 4 francs par tête, en raison des retards et de l'encombrement des marchés à l'arrivée.

Dès la fin juin, avant même que commence la campagne des raisins primeurs, celle-ci avait subi les effets de la grève. Les acheteurs qui, en saison normale, achètent à forfait à raison de 35 à 40 francs le quintal, n'offraient aux propriétaires que 17 à 20 francs.

Les autres ports de l'Algérie, Oran, Mostaganem, Bougie, Philippeville et Bône, ont souffert dans la même proportion.

Encore ne faut-il pas voir seulement le préjudice immédiat causé par ces grèves maritimes trop fréquentes. « Elles compromettent même le lendemain en ébranlant la confiance d'un jeune peuple qui ne demande qu'à entreprendre et à s'épanouir (1). »

(1) Jonnart, Discours d'ouverture des Délég. Financières, mai 1910 ; *loc. cit.*, p. 20. Cf. aussi : Rapport Jonnart au Président du Conseil du 14 novembre 1904, *loc. cit.*, p. 9 et sq.

En dehors des grèves, le régime du monopole entraîne une gêne dans le commerce, provenant du manque de navires disponibles. Nous avons vu que le régime des transports en Algérie était un régime torrentiel. A certaines époques de l'année, la demande des expéditeurs est plus grande que l'offre des chargeurs. Malgré que le nombre des bateaux qui viennent en Algérie soit un peu plus élevé, que les voyages soient plus nombreux, qu'il y ait à la sortie du port augmentation du tonnage total pour le mois, il n'en reste pas moins vrai que beaucoup de marchandises attendent sur les quais leur tour d'être embarquées. Ceci s'est fait surtout sentir cette année 1910. La récolte de blé et la production du vin ayant été déficitaires en France, tous les blés et le vin algérien ont été appelés en même temps en France. Les sacs de blé ont embarrassés les quais des ports algériens tout cet été. Au mois de novembre, ce fut le tour des fûts de vin.

C'est qu'en effet, non seulement il n'y a plus aucun service à attendre de la marine étrangère depuis 1893, mais on constate que depuis cette époque, la flotte collective dont disposaient les compagnies françaises sur les lignes algériennes a diminué. En 1893 cette flotte collective comprenait 74 vapeurs jaugeant 54.263 tonneaux. En 1907, elle ne comptait plus que 50 navires avec une jauge totale de 40.585 tonneaux. On constate

donc une diminution de 24 vapeurs et de 13.677 tonneaux (1). Il est vrai de dire que depuis 1907, quelques nouvelles unités ont été mises sur les lignes algériennes.

Une entente entre les compagnies entraînant une meilleure répartition des services, une meilleure distribution des lignes à desservir et des jours de départ a permis cette diminution. Les navires qui se faisaient concurrence peuvent aujourd'hui partir les cales pleines, tandis qu'autrefois leur chargement n'était pas complet. Il y a là une diminution des frais généraux, qui entraîne une situation favorable aux compagnies.

Mais il n'en est pas de même des expéditeurs. Il leur est impossible d'avoir le nombre de navires suffisants à leur disposition quand ils le veulent. L'entente des compagnies les oblige à échelonner leurs envois pendant toute l'année. De sorte que si cette entente est favorable aux armateurs, diminution des frais généraux, fret pendant toute l'année, elle est contraire aux intérêts du commerce et de l'Algérie. C'est là avec l'élévation du prix du fret le second danger du monopole, résultant de l'entente des compagnies. Et ceci existe d'une façon constante.

(1) Cuttoli, Ch. des Députés, 10 juillet 1909, J. O. Déb. Parl., p. 1.959 ; Gerente, Sénat, 17 juillet 1909, J. O. Déb. Parl., p. 800 ; Jonnart, Discours aux Délégs. Fin, mai 1910, *loc. cit.*, p. 21.

Cette diminution du nombre des navires affectés aux lignes algériennes a été regardée comme une preuve de l'impuissance de la loi du 2 avril 1889 à venir en aide à la marine française. Il y a là un raisonnement erroné.

Il ne faut pas en effet considérer la marine marchande française uniquement sur les lignes algériennes. On a réservé au pavillon national l'intercourse franco-algérienne non seulement pour permettre aux armateurs français de ne pas avoir à craindre, à l'égard de cette intercourse, le pavillon étranger, mais aussi pour permettre aux armateurs français qui réalisent ainsi des bénéfices sur les lignes franco-algériennes, d'employer une partie de ces bénéfices à établir des services sur des lignes où ils ne sont point aussi favorisés. On a voulu que les bénéfices faits sur les lignes franco-algériennes servissent de primes à l'armement français sur les autres lignes. Les compagnies marseillaises par une entente ont pu diminuer leurs frais généraux en diminuant le nombre des bateaux qu'elles envoyaient dans les eaux algériennes, mais il n'y a pas là une preuve que la loi de 1889 a manqué son but.

Le nombre des navires français dans l'ensemble a augmenté. La marine marchande française est soutenue par toute sorte de moyens. Un de ces moyens est la prime indirecte résultant du privilège de l'intercourse franco-algérienne. Il conviendrait de rechercher dans

quelle mesure cette prime indirecte favorise le développement de la marine marchande française.

Pour cela on doit poser la question ainsi : les compagnies de navigation qui profitent du privilège du pavillon entre la France et l'Algérie qui a entraîné un monopole, non seulement au profit de l'armement français, mais encore aux profits de certaines compagnies, ces compagnies, disons-nous, emploient-elles une partie des bénéfices à construire de nouveaux bateaux, ou à entretenir une flotte sur des lignes sans rapport, ou bien ces compagnies se contentent-elles de distribuer ces bénéfices à leurs actionnaires ? C'est ainsi qu'il faut poser la question.

Il est difficile d'y répondre. Il est à peu près impossible de savoir quelle est la vérité : les compagnies de navigation ne se prêteront pas à une telle enquête.

En admettant même d'autre part, qu'une partie des bénéfices faits sur les lignes algériennes servent vraiment à subventionner les autres lignes, l'aide apporté ainsi indirectement vaut-elle la peine d'imposer aux relations commerciales franco-algériennes tous les embarras et tous les obstacles que comporte le privilège du pavillon ?

C'est ainsi, à notre avis, que l'on doit poser la question de savoir quelle a été l'influence pratique du monopole du pavillon sur le développement de la marine marchande française. Nous nous avouons incapable d'y

répondre. Mais cette question se rattache à la question plus générale : faut-il des primes directes ou des primes indirectes pour encourager une industrie qui périlite ?

Quoiqu'il soit, il convient de résumer pour finir les obstacles opposés par le monopole du pavillon aux relations commerciales franco-algériennes. Ce sont : le prix élevé du fret, l'interruption des services par la grève, l'entente des compagnies amenant une surélévation du prix du fret, en même temps qu'une diminution du nombre des navires en service.

CHAPITRE III

LOI DU 22 JUILLET 1909

Trois conséquences découlent donc du monopole du pavillon : hausse du prix du fret, grèves, entente des compagnies tendant à relever les tarifs et à diminuer le nombre des navires en service.

La première est une conséquence voulue de la loi du 2 avril 1889, c'est en cela que consiste la protection de la loi de 1889.

Mais les grèves et l'entente des compagnies sont deux dangers auxquels il convient de parer.

Les grèves ont amené une intervention législative. Le parlement a voté la loi du 22 juillet 1909.

Dans un rapport au ministre de l'intérieur en date du 14 novembre 1904, le gouverneur général de l'Algérie, M. Jonnart, préconisait certains remèdes aux maux entraînés par les grèves, et demandait l'institution d'une commission « chargée d'examiner les mesures à prendre en vue de sauvegarder, en cas d'interruption des services maritimes, la situation commer-

ciale et agricole de l'Algérie. » Cette commission aboutit au rapport Vel. Durand.

Un premier projet de loi fut déposé par le gouvernement le 15 juin 1904. Mais on en resta là. Un nouveau projet fut déposé le 25 mai 1909. Ce fut lui qui devint la loi du 22 juillet 1909 :

Après un renvoi à la commission des douanes, et une discussion plusieurs fois ajournée, on aboutit à la loi suivante :

« *Article premier.* — En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes sous pavillons français :

1° Entre un ou plusieurs ports de France et les ports d'Algérie ou réciproquement ;

2° Entre un ou plusieurs ports de la France continentale et les ports de la Corse ou réciproquement ;

Le gouvernement pourra suspendre, par décret rendu en conseil des ministres et pendant tout le temps que durera cette interruption :

1° En ce qui concerne l'Algérie, l'application de la loi du 2 avril 1889 ;

2° En ce qui concerne la Corse, l'application de l'article 4 de la loi du 21 septembre 1793.

Il pourra également, dans la même forme et durant la même période, admettre exceptionnellement au bénéfice de leur origine les produits algériens, tunisiens ou français qui, par suite de l'interruption des relations

normales, ne pourraient être importés en France, en Algérie ou en Tunisie dans les conditions réglementaires.

Le bénéfice de ce régime est réservé aux seuls produits qui seront accompagnés d'un certificat d'origine dans les conditions fixées par l'administration des douanes.

Resteront admises au bénéfice de leur origine les marchandises en cours de route qui seront justifiées avoir été expédiées avant la publication du décret au *Journal officiel*.

Le retour au régime normal sera prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettront.

Les dispositions prévues aux paragraphes précédents seront applicables aux transports entre la Corse et la France continentale.

Article 2. — Il sera institué, par décret du Président de la République, un conseil permanent d'arbitrage qui devra être saisi sans délai des différends d'ordre collectif entre les compagnies de transport et leurs équipages.

Un règlement d'administration publique déterminera la composition de ce conseil dont feront partie, en nombre égal, des représentants désignés par les employeurs et par les employés, la procédure de ce

conseil et le délai dans lequel il devra rendre sa sentence (1). »

L'article 1 comprend deux mesures : la suspension du privilège du pavillon, et l'admission en franchise des produits algériens ou français en France ou en Algérie au bénéfice de leur origine.

Cette seconde mesure est inscrite dans la loi parce que les produits algériens qui ne viennent pas en droiture en France se heurtent à la loi du 17 juillet 1867. On permet aux produits algériens transportés d'abord par mer en Italie, ou en Espagne de prendre ensuite le chemin de fer pour entrer en France sans payer de droits. C'est un moyen auquel on pense surtout en cas de grèves de dockers. Mais il avait été proposé comme moyen unique en cas de grèves des inscrits maritimes. C'est un moyen d'un mécanisme lourd et d'un emploi difficile. Il exige un transbordement, un excès de manipulations, de déperdition, un trajet plus grand, plus de frais de transport. Ce moyen n'est pas pratique.

C'est la suspension du privilège du pavillon qui est

(1) La Corse, qui est dans la même situation que l'Algérie au point de vue des relations maritimes par suite d'une législation d'ailleurs différente, et la Tunisie, avaient joint leurs revendications et leurs plaintes à celles de l'Algérie. La loi leur fut donc étendue. Mais nous n'étudierons ici la loi du 27 juillet 1909 qu'au point de vue algérien.

d'abord visé par l'article 1. A cette suspension on a fait plusieurs objections.

On a dit d'abord que cette mesure serait inopérante, parce que les navires étrangers n'entreprendraient pas pour une période nécessairement courte et de durée incertaine, les transports entre la France et l'Algérie (1).

Cette objection ne sembla pas devoir être retenue, et cela à bon droit. Personne n'ignore qu'avec la surproduction actuelle des constructions navales, il ne manque pas de navires qui vagabondent dans la mer Méditerranée à la recherche de la cueillette et du fret. Il paraît au contraire très probable que l'on verrait affluer les navires étrangers vers les ports français ou algériens (2). C'est même ce que supposent nécessairement les auteurs des objections suivantes, en particulier les armateurs.

On a dit en second lieu qu'il y avait un véritable péril national à abandonner nos relations avec l'Algérie aux pavillons étrangers, et que ceux-ci jouiraient d'un véritable monopole de fait en temps de grève, l'armement français ne pouvant en vertu des règles de l'inscription

(1) Jourde, Ch. des Députés, 22 juin 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.591 et Bouisson, Ch. des Députés, 22 juin 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.952.

(2) Cruppi, Thierry et Thomson, Ch. des Députés, 10 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, pp. 1.955 et 1.961.

maritime leur faire concurrence en constituant ses équipages avec des étrangers (1).

M. Cruppi a contesté ce prétendu péril en faisant remarquer qu'il n'était jamais apparu sous la législation antérieure à 1889, qui ignorait le monopole du pavillon (2).

Cet argument nous paraît inexact. C'est que dans les circonstances actuelles, c'est-à-dire lors de grèves, il serait impossible aux armateurs français de se procurer des équipages. Les vapeurs français seraient forcément désarmés. La suspension de l'inscription maritime, corollaire de la suspension du monopole du pavillon, se présente comme une nécessité pour les compagnies dont les équipages sont en grève (3).

Cependant quoique nous puissions trouver la législation de l'inscription maritime mauvaise, (mais c'est là une question qui sort du cadre de notre étude), il nous semble qu'on ne peut y toucher, car ce serait préjuger du conflit intervenu entre les équipages et les compagnies. Dans le but de la loi, le législateur ignore qui a tort et qui a raison ; il ne doit s'occuper que des

(1) De Cuverville, Sénat, 17 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 795.

(2) Sénat, 17 et 18 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, pp. 797 et 798.

(3) Charles Roux : Conférence à la Réunion d'Études Algériennes, dans *Bulletin de la Réunion*, 1910, p. 135 Cf. *Journal des économistes*, t. XXIII, p. 149.

intérêts de l'Algérie. La suspension du monopole du pavillon est le seul moyen pratique, celui que réclament tous les corps constitués en Algérie. Lorsqu'une grève ayant pour objet de séparer l'Algérie de la métropole se prolonge, elle devient intolérable, et l'on doit « s'élever au-dessus des intérêts contingents et ne pas permettre que la France reste coupée en deux, car c'est la France qui est aussi de l'autre côté de la Méditerranée, et c'est là aussi que flotte son drapeau ! » (1)

Un arrangement avait été proposé pendant la discussion de la loi par M. Maurice Colin. Il consistait à autoriser les armateurs à embarquer un équipage français, mais non assujetti à l'inscription maritime provisoire des articles 10 et 11 de la loi du 24 décembre 1896. Cette mesure avait été acceptée par le gouvernement, mais elle fut rejetée par les chambres (2).

D'autres ont objecté que la suspension du monopole du pavillon même sans la suspension corollaire de l'inscription maritime, est une mesure dirigée contre les inscrits qui croient devoir se mettre en grève, et que la loi ne devrait pas intervenir ainsi dans les conflits entre les employeurs et les employés, surtout que les

(1) Thierry, Conférence à la Réunion d'Études Algériennes. *Bulletin de la Réunion*, 1909, p. 198.

(2) Colin, Ch. des Députés, 10 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, pp. 1.963 et sq.

armateurs ajoutent-ils, ont intérêt à la suspension du monopole (1).

Il était facile de répondre à cela que la loi n'avait nullement pour but de s'interposer entre les armateurs et les inscrits. Avant la loi du 2 avril 1889, les inscrits maritimes n'étaient pas à la merci des armateurs. La loi de 1889, en instituant le monopole du pavillon, s'inspira seulement des intérêts de la marine marchande nationale. La loi actuelle, quant à elle, a pour objet de sauvegarder les intérêts de l'Algérie (2), car on n'a pas « le droit de vouloir que les conflits entre l'armement et les inscrits se débattent sur le dos des algériens (3). »

Une autre objection a été tirée de la crainte que l'arrivée des navires étrangers dans les ports français ne soulevât de graves désordres, et ne nécessitât par suite, des difficultés diplomatiques (4).

(1) Jourde, Ch. des Députés, 10 juillet 1909 ; *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.956, et Bouisson, même séance, p. 1.952. — L'intérêt des compagnies serait de louer des navires et des équipages étrangers qui naviguent à bas prix : des grecs, par exemple.

(2) Étienne, Ch. des Députés, 28 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.679 et Cruppi, Ch. des Députés, 10 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.961 ; Sénat, 17 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 797.

(3) Colin, Ch. des Députés, 28 juin 1909 et 12 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, pp. 1.679 et 1.992.

(4) Carnaud, Ch. des Députés, 28 juin 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.679.

C'est là une question de police et de fermeté pour le gouvernement. Il est certain qu'il sera dans ces circonstances nécessaire pour le bon ordre que le gouvernement sache protéger avec énergie et volonté la liberté du travail, et imposer le respect de la loi.

Si la suppression du monopole du pavillon est en principe le moyen préconisé, il ne semble pas que ce soit un remède vraiment efficace tel qu'il est organisé. La loi a laissé au gouvernement une entière liberté. La seule formalité imposée pour la suspension du privilège, comme pour son rétablissement, est un décret rendu en conseil des ministres. Mais le gouvernement est le seul juge de l'opportunité de cette mesure, il est libre d'interpréter comme il veut ces deux mots : « événements exceptionnels » dont parle la loi. Les rapports de M. Jonnart et de M. Vel-Durand étaient beaucoup plus précis. Chacun d'eux donnait un critère permettant de reconnaître quand il y avait lieu à suppression du privilège. Pour M. Jonnart, c'était l'immobilisation des deux tiers du tonnage total des navires servant régulièrement au cabotage, entre la France et l'Algérie. Pour M. Vel-Durand, c'était la constatation par le service des postes de l'interruption de la navigation des vapeurs, chargés du service postal. En ce qui concerne le rétablissement du monopole, tous deux prévoyaient un délai de dix jours après la cessation de la grève

officiellement constatée (1). M. Maurice Colin et M. Cuttoli, lors de la discussion générale à la chambre des députés, voulaient prolonger ce délai jusqu'à un mois (2).

Les chambres ont préféré laisser les mains libres au gouvernement. On peut dire que la loi du 22 juillet 1909 n'offre plus qu'une protection théorique. Si la loi avait été plus précise dans ses indications, lorsque se seraient produits les événements donnés comme critères de l'opportunité de la mesure, le gouvernement aurait pu suspendre le monopole du pavillon sans qu'il n'y ait de doute pour personne, qu'il y ait lieu à l'application de la loi. Avec la liberté complète d'appréciation pour le gouvernement, il n'y aura jamais là qu'une mesure extrême, souvent illusoire (3). On peut se demander si le Gouvernement, craignant de se faire accuser de prendre parti pour les amateurs contre les inscrits, et de se faire reprocher une action contraire aux opinions des socialistes, ne reculera pas indéfiniment le moment de la suppression du privilège. On peut se demander si même il la prononcera. Une telle loi, dont l'application dépend uniquement du gouvernement est

(1) Rapport Vel-Durand, *J. O.*, 1905, p. 1.752, et Rapport Jonnart, *loco. cit.*, p. 18.

(2) Ch. des Députés, 22 juin 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1573.

(3) Jonnart, Discours aux Délég. Financières, mai 1910, *loco. cit.*, p. 20.

une loi qui doit être revotée en quelque sorte par la volonté présumée des chambres chaque fois qu'il peut sembler opportun d'y recourir. La loi de 1909, telle qu'elle a été votée, n'est pas une véritable protection pour l'Algérie. On ne peut la considérer que comme l'expression des sentiments politiques de la majorité des chambres en juillet 1909.

Il faut par ailleurs remarquer que, même si le gouvernement appliquait l'article 1^{er} de la loi du 22 juillet 1909, la possibilité de révoquer brutalement cette mesure peut contrarier l'effet de la suspension du monopole. Dans ces conditions n'y a-t-il pas une part de vérité dans l'opinion de ceux qui disent que peu d'armateurs étrangers se décideront à faire naviguer leurs navires sur les lignes algériennes ? Il ne se présentera à Marseille et en Algérie que les navires disponibles dans les ports de Valence, Barcelone et Gênes, affectés déjà à cause de leur tonnage à une navigation méditerranéenne, les navires étrangers qui font la chasse au fret et qui se trouveront dans des ports éloignés, craignant que la fin imprévue de la grève ne soit le signal brusque du rétablissement du monopole du pavillon, hésiteront à changer leurs projets, de peur de voir s'évanouir en arrivant au port français le gain espéré, par suite de l'empêchement de charger où les plongera le rétablissement du monopole.

L'article 2 de la loi du 22 juillet 1909 est tout différent

du premier. Il est d'ailleurs général à la France entière, quoique contenu dans une loi particulière à la Méditerranée. Cet article ne s'explique que par les péripéties du vote de la loi. Les socialistes qui y faisaient opposition, dans le but de faire échouer la discussion, avaient déposé une série d'articles additionnels, dont l'article 2 est le résidu. L'arbitrage qu'il comporte peut avoir lieu indépendamment de l'application de l'article premier.

On a voulu présenter cet arbitrage comme le vrai remède à la situation étudiée. Ce moyen avait été examiné d'ailleurs dans le rapport Vel-Durand. L'arbitrage (1), s'il peut être jugé utile de l'organiser ne peut

(1) « Un député a déposé une proposition de loi tendant à instituer l'arbitrage obligatoire en cas de grève contre les inscrits maritimes et les compagnies de transports, concessionnaires de l'État ou subventionnées, et prévoyant en cas de refus d'arbitrage ou de se soumettre à la sentence arbitraire » « une double sanction. » En cas de refus des compagnies, c'est, aux frais de celles-ci, la réquisition du matériel des approvisionnements et de l'équipage, celui-ci étant rémunéré selon le tarif de la sentence arbitrale. Dans le cas où l'arbitrage serait refusé par les inscrits et où l'État mettrait des équipages à la disposition des compagnies, ces compagnies seraient rémunérées également d'après les tarifs de la sentence arbitrale. Où est la sanction? Quelle est la peine, quel est le dommage infligé aux inscrits en cas de refus? Il leur importe peu que les équipages fournis par l'État soient payés à tel ou tel tarif; ils savent bien que ceux-ci ne peuvent pas être indéfiniment enlevés à la marine de guerre. Ils n'en seront pas moins forts pour peser sur les compagnies et surtout sur le Gouvernement.

Ces compagnies, elles, seraient encore atteintes par la sanction

être considéré comme la seule mesure à prendre, ou même comme une mesure qui doit précéder nécessairement la suspension du privilège du pavillon. Comme l'a fort bien dit M. Cruppi, à la tribune de la chambre : « L'Algérie dans sa vie commerciale, n'a pas à se préoccuper des péripéties des contrats intervenus entre les transporteurs et leurs agents. Ce sont là deux questions absolument indépendantes... Je crois qu'il est peu raisonnable de vouloir subordonner une loi d'intérêt national, comme celle que nous élaborons, à l'issue d'un différend entre les armateurs et les équipages (1). »

En résumé, nous pensons que la loi du 22 juillet 1909 ne sera jamais qu'une menace. Elle ne sera d'aucun service pour empêcher de se reproduire la situation alarmante qu'elle a pour but de faire disparaître. Les grèves du printemps de l'année 1910 en sont la preuve. Peut-on préconiser d'autres moyens, quels ont été ceux employés jusqu'à ce jour ? C'est ce que nous allons maintenant exposer.

qui prétend viser les inscrits. En effet, les marins de l'État, n'étant pas au courant du service sur les transports, devront être embarqués plus nombreux ; et la décision arbitrale aura pour résultat de leur faire payer la résistance des inscrits. Ceux-ci continueront à braver la police sur les quais, et d'attendre que le Gouvernement se fatigue de prêter ses équipages. On avouera qu'un seul étant toujours atteint, c'est un remède bien illusoire ! » De Molinari, *loc. cit.*, p. 149.

(1) Ch. des Députés, 10 juillet 1909, *J. O. Déb. Parl.*, p. 1.962.

CHAPITRE IV

LES MESURES PRÉCONISÉES OU EMPLOYÉES CONTRE LES GRÈVES ET L'ENTENTE DES COMPAGNIES

Nous avons vu précédemment que les deux dangers à craindre dans la navigation franco-algérienne, c'étaient d'une part les grèves d'inscrits maritimes, et d'autre part l'entente des compagnies de navigation en vue d'élever d'une façon artificielle les prix du fret.

Contre les grèves le parlement est intervenu. Nous venons d'étudier la loi de 1909. Il convient maintenant que nous recherchions non seulement quelles ont été en fait les mesures prises au cours des grèves qui se sont produites, mais encores quelles ont été celles préconisées, et quelle est leur valeur.

En même temps nous rechercherons comment il serait possible de résister à l'entente des compagnies. A première vue ces deux questions sembleraient devoir être étudiées en deux chapitres différents. Mais on est amené à remarquer qu'un certain nombre de mesures

sont présentées comme visant à la fois les deux buts proposés. De sorte que nous avons pensé que nous devions, sous peine de redites fastidieuses, les étudier ensemble.

Nous rechercherons en principe les mesures à prendre contre les grèves, et lorsque il y aura lieu, nous montrerons que ces mesures sont à double effet.

En dehors de la loi de 1909, on a employé trois mesures provisoires contre les grèves, et deux réorganisations complètes du régime de navigation telles que les grèves ne se produiraient pas ou seraient sans aucun danger.

Les trois moyens provisoires font appel à l'intervention de l'état. Ils sont uniquement dirigés contre les grèves.

Cette intervention de l'état peut se produire de trois manières : soit que l'état fasse naviguer ses transports entre Alger et Marseille soit qu'il prête aux armateurs des marins de la marine de guerre, soit qu'il réquisitionne les vapeurs des compagnies et les fasse marcher à l'aide d'équipages de la flotte.

Le premier système a été employé lors des premières grèves (1). L'état qui faisait faire les transports des dépêches par les torpilleurs et les destroyers, désireux de rapatrier les voyageurs en séjour forcé à Marseille

(1) Rapport Jonnart, *loco cit.*, p. 13.

ou dans les ports d'Algérie, affréta le transport *Mytho* pour accomplir un voyage hebdomadaire entre Alger et Marseille. Sauf peut-être les marchands de chaises pliantes en toile dont on fit une consommation énorme à cette époque, et les amateurs de pittoresque qui pouvaient voir se détacher, dans le soleil levant, les grandes vergues du transport, ou s'estomper dans la brume sa haute silhouette, personne ne demanda lors des grèves suivantes le rétablissement du service par le *Mytho*. Marchant aussi lentement qu'un mauvais cargo-boat, le *Mytho* n'offrait aucun confort. Chacun installait comme il le pouvait sur le pont ou dans les entreponts son fauteuil de toile et son couffin aux vivres. Puis il se trouvait bloqué dans son coin pendant quarante ou cinquante heures sans pouvoir remuer. Au surplus le transport ne pouvait servir qu'aux passagers.

Aussi dans les grèves qui suivirent employa-t-on une autre méthode. Ce fut la mise des marins de l'état au service des compagnies afin de compléter les équipages ordinaires. Ce moyen fut appliqué avec assez de succès lors de la grève de 1910 qui ne fut que partielle. Comme les marins de l'état n'étaient qu'une minorité à bord, l'état put en fournir assez pour que la plupart des navires ne fussent pas désarmés. Mais dans la grève précédente de 1909, par exemple, on dut se contenter d'organiser des services hebdomadaires sur les lignes où habituellement il y avait un ou deux vapeurs par

jour, et supprimer complètement les services des petites lignes. C'est qu'en effet certain obstacles se présentent contre cette mesure, obstacles qui sont aussi communs à la troisième forme d'intervention de l'état, à savoir la réquisition par celui-ci des navires des compagnies.

La réquisition par l'état des navires des compagnies avait reçu l'approbation des Algériens qui débarquaient du *Mytho*, sans éloges pour son confortable, et qui, ignorants de la législation et des conventions existantes, demandaient pourquoi l'état ne mettait pas ses marins sur les vapeurs de la Compagnie Transatlantique ou sur ceux de la Compagnie Touache, par exemple, plutôt que sur le *Mytho* ? Mais l'état n'avait pas le droit de réquisitionner les vapeurs des compagnies. Les conventions qui liaient l'état et les compagnies subventionnées ne portaient possibilité de réquisition du matériel qu'en cas de guerre. C'est pourquoi le projet Jonnart et le projet Vel-Durand demandaient qu'à l'avenir ce point fut modifié, et que l'état puisse prendre possession des navires des compagnies (1).

L'intervention de l'état, qu'elle se produise par la mise des équipages à la dispositions des compagnies, ou par la réquisition des navires de ces dernières, serait en fait un moyen énergique, si l'état pouvait

(1) Rapport Vel-Durand. *J. Off.*, 1905, p. 1751 et Rapport Jonnart, *loco cit.*, p. 14.

assurer avec les marins de la flotte de guerre tous les départs habituels de Marseille. Mais cela n'est possible qu'en cas de grève partielle, lorsqu'il n'y a qu'à compléter les équipages ordinaires. Le nombre des marins dont l'état peut disposer est en effet limité. On ne peut laisser trop incomplets les équipages des escadres. Au surplus, ces marins ne sont pas habitués au service des navires marchands. Leur nombre devra être plus élevé que celui des marins débarqués. Ce moyen de remédier à l'interruption des services maritimes n'apparaît donc comme possible qu'en cas de grève partielle des inscrits.

Certains esprits ont pensé que, puisqu'il était si difficile d'établir un remède à ces crises, il vaudrait mieux suivre un régime tel que ces crises ne se produisissent jamais. Il faudrait établir les services maritimes de telle manière qu'ils ne puissent jamais être interrompus. Pour cela il faut recourir à deux conceptions extrêmes, l'une étatiste, l'autre extrêmement libérale. La première est de faire accomplir les transports par l'état, l'autre d'établir la liberté entière et définitive de l'intercourse, revenir en un mot au régime de 1866.

A la vérité, dans la première conception, on ne va généralement pas jusqu'à dire : il faut qu'il y ait entreprise de l'état. Il répugne à beaucoup d'esprits de développer les industries et les entreprises commerciales de l'état. Il est devenu banal de dire que tout ce

qui est fait par l'état est plus mal fait que par l'entreprise privée et revient plus cher. Ce que l'on voudrait voir établir, c'est une collaboration de l'état et de l'entreprise privée, une combinaison financière comme il en existe une entre les compagnies de chemin de fer et l'état. Ainsi les compagnies maritimes pourraient résister aux charges qu'on leur impose tous les jours. Et les inscrits ne se mettraient pas plus en grève que les cheminots (1).

Au surplus, cette collaboration de l'état avec une compagnie privée amènerait dans la fixation du prix du fret deux excellents résultats : le premier serait la fixité, le second serait le bon marché. L'état garantissant un certain intérêt aux actionnaires de la compagnie, il serait en droit d'imposer des tarifs, et ce faisant, non seulement la compagnie ne pourrait relever ses prix à volonté, comme le font à l'heure actuelle après entente, les compagnies de navigation, mais encore l'état pourrait par une diminution artificielle du prix du fret de certaines matières, encourager en Algérie, celles des productions qu'il croirait bon de voir se développer.

Il est certain que si l'état prend en main les services maritimes de l'Algérie, il fera des dépenses que ne peuvent faire les compagnies. L'état peut faire de

(1) Cf. *Bulletin de la Réunion d'Etudes Algériennes*, 1910, p. 15.

mauvaises affaires. Mais en admettant qu'il établisse des transports réguliers, rapides, confortables et bon marché, il y a quelque chose que l'on oublie : c'est l'intérêt de l'entreprise privée. Admettons que l'on ait entre l'Algérie et la métropole une marine marchande de premier ordre. Mais en dehors de la compagnie associée à l'état, il ne pourra y avoir d'autres entreprises. La compagnie associée à l'état pourra toujours les ruiner. Il y aura monopole au profit d'une seule compagnie au lieu qu'il y ait monopole au profit des compagnies françaises. Or, il ne faut pas oublier que la réserve du pavillon entre la France et l'Algérie, a eu pour but de venir en aide aux compagnies de navigation et non d'établir des relations maritimes sûres. Si l'on supprime à l'entreprise privée la possibilité de naviguer entre la France et l'Algérie, la réserve du pavillon est inutile. Autant établir la liberté de navigation ; on courra la chance d'améliorations dues à la concurrence. Il y a d'autres moyens de protéger le pavillon français : les primes, les subventions. Du moment qu'il faut faire appel à la caisse de l'état, pourquoi cette combinaison financière ? Elle aurait l'avantage, dit-on, de maintenir entre la France et l'Algérie une flotte suffisante, régulière. Mais comme les compagnies marseillaises seraient privées d'une partie de leurs gains, elles demanderaient des subventions plus fortes pour pouvoir résister sur les lignes étrangères.

De sorte que ce système se traduirait par une augmentation de dépenses de l'état d'abord pour protéger les compagnies de navigation qui ont des vapeurs entre Marseille et l'étranger, ensuite pour faire vivre la compagnie privilégiée ; et, faute de concurrence, il n'est pas bien sûr que l'Algérie y gagnerait en confort, rapidité, bon marché. Nous sommes persuadés d'ailleurs, que ce régime ne mettrait pas l'Algérie à l'abri des interruptions des relations maritimes, et nous croyons que pour être employés de l'état les inscrits n'en seront pas moins grévistes, malgré la tendance actuelle à refuser le droit de grève aux employés d'un service public.

Quant à établir la fixité du prix du fret, on peut sans cela y arriver dans une certaine mesure. Il existe déjà entre quelques-unes des compagnies et l'état, une certaine collaboration qui dérive des subventions postales.

Dans ces subventions l'état s'occupe uniquement du transport des dépêches, de celui de ses fonctionnaires, des agents chargés des services publics et des militaires ; de leurs bagages, et du matériel de l'état. Pour eux, il y a des prix fixés une fois pour toutes. L'Algérie réclame qu'au moment de la conclusion des contrats, on insère dans le cahier des charges, un tarif maximum du prix du fret. On arriverait ainsi dans une certaine mesure à la fixité demandée : les compagnies

subventionnées étant les plus puissantes et possédant la presque totalité de la flotte franco-algérienne, il n'y aurait pas lieu de craindre que cette mesure n'eût qu'un effet très limité. C'est d'ailleurs le but des articles 108 et 109 du nouveau contrat des charges projeté (1).

Reste donc à envisager la suppression définitive du monopole du pavillon. Il est sans aucun doute que ce moyen serait le plus profitable à l'Algérie. Nous avons assez combattu la loi de 1889 pour que nous n'y revenions pas ici.

Mais alors, ce sont les armateurs qui se plaignent. Supprimer la réserve du pavillon, ce serait ruiner les compagnies marseillaises, ce serait, d'après M. Charles-Roux, « ouvrir toutes grandes les portes de l'Algérie à nos voisins d'au delà des Vosges » (2). Et M. Charles-Roux signale le développement extraordinaire de la marine allemande en Méditerranée. Ce danger menace l'Algérie. « Ne vous y trompez pas, l'Allemagne a déjà une puissance énorme en Algérie, et cela mériterait de fixer l'attention, non seulement des algériens et du

(1) Cf. Une lettre du Ministre des Travaux Publics au Gouverneur Général de l'Algérie, publiée aux *P. V. des Délég. fin.* Mai 1910, I. 1, p. 203.

(2) Conférence à la Réunion d'Etudes Algériennes. *Bulletin de la Réunion*, 1910, p. 136.

gouvernement général de l'Algérie, mais encore du gouvernement français (1). »

Il est certain que le Norddeutscher Lloyd fait un service hebdomadaire entre Alger et Gênes, à l'aide de ses énormes navires qui vont d'Alger en Orient, et que cette voie est prise par les touristes (2). Le Lloyd allemand établit des passages de Paris à Alger aux mêmes prix que la Compagnie Transatlantique, nous l'avons déjà dit. Cela permet aux touristes de faire un voyage dans le Nord de l'Italie. On ne conçoit pas pourquoi le voyageur peu pressé ne prendrait pas cette ligne. C'est d'ailleurs la plus directe pour les algériens qui vont estiver dans certaines parties de la Suisse.

De là à conclure à une germanisation à outrance de l'esprit algérien, il y a loin.

Nous avons montré à quoi il fallait réduire la concurrence faite par la ligne Alger-Gênes aux lignes franco-algériennes.

M. Charles-Roux, dans sa conférence, se montre fort sévère pour les menées allemandes concernant la solidité des vapeurs français, et en particulier la solidité des vapeurs de la Compagnie Transatlantique, et prétend que les algériens prêtent une oreille facile aux racontars allemands. Que faut-il en penser ?

(1) *Eod. loco*, p. 136.

(2) Aussi la compagnie hollandaise « Nederland Line » d'Amsterdam.

Nous ne voudrions pas être taxés de partialité, mais nous devons dire que le plus grand tort causé par le Lloyd allemand aux lignes françaises, ce sont les comparaisons qui se dégagent de son luxe et de son confortable et de ceux des bateaux français. Chose facile à comprendre, il est à peu près impossible que les vapeurs entre Alger et Marseille en raison même du peu de durée de la traversée, atteignent le même luxe. Peut-être pourrait-on arriver à un confort plus grand, cependant.

D'autre part, il n'est pas douteux que les événements aient desservi la Compagnie Transatlantique. La catastrophe du « Général Chanzy », suivie quelques jours après du refus d'embarquer de l'équipage du « Duc de Bragance » dans le port d'Oran, parce que le navire avait besoin de réparations, refus jugé fondé par les autorités du port qui ne laissèrent partir ce navire qu'après certaines réparations et sous condition de le convoyer, a tellement ému l'opinion qu'elle a trouvé des interprètes aux délégations financières (1). Un grand nombre d'algériens cet été, ont pris à cause de cela, les vapeurs de la Compagnie de Navigation Mixte et ceux de la Compagnie des Transports Maritimes, compagnies qui, cet été, ont, pour la première fois établi des services rapides entre Alger et Marseille. Quant au « Charles Roux »

(1) Cf. Verola aux Délég. Fin. P. V. des Délég. Mai 1910, I, 2, p. 969.

qui serait surtout l'objet des menées allemandes, il ne jouit nullement d'une mauvaise réputation, sauf peut-être celle d'être un peu trop de Marseille, car il n'effectue la traversée qu'en vingt-trois heures et après plusieurs essais malheureux et remaniements de machines, tandis qu'on avait promis qu'il l'exécuterait en dix-neuf heures.

Il ne faut pas, à notre avis, parler de germanisation algérienne. C'est là un mode trop facile, mais non fondé de se défendre des réclamations de l'Algérie.

La suppression du monopole du pavillon serait une mesure telle que les grèves d'inscrits maritimes n'auraient aucune influence fâcheuse pour l'Algérie. Elle aurait aussi l'avantage de ne pas permettre une entente des compagnies, parce que lorsque le prix du fret dépasserait une certaine limite, les navires étrangers auraient intérêt à venir naviguer entre la France et l'Algérie. Mais nous devons rechercher si la concurrence étrangère ne serait pas funeste à la marine marchande française.

Nous avons vu qu'il n'y avait pas de tendance spéciale à accepter les vapeurs allemands plutôt que d'autres en Algérie.

Quel serait l'effet des causes économiques ?

Nous avons précédemment montré que la liberté de navigation qui est considérée par les algériens comme devant amener une grande baisse des tarifs, n'entraî-

nerait pas une baisse si considérable qu'on le pense. De même nous allons voir que la liberté de navigation n'amènerait pas pour les compagnies françaises une concurrence si à craindre des navires étrangers.

Et d'abord occupons-nous des services de passagers.

Il n'est pas sûr du tout qu'avec la suppression du monopole du pavillon, il y aurait grand danger pour les vapeurs français affectés aux passagers.

Car si le Lloyd allemand faisait faire escale à ses navires à Marseille et à Alger, ses navires dont la marche est relativement lente, arriveraient bien plus tard que leurs concurrents français. De plus, les vapeurs étrangers n'étant pas postaux, et par conséquent non tenus à des départs et à des arrivées à heure fixe, leurs concurrents français auraient de ce chef un avantage sur eux. Ils seraient d'ailleurs hebdomadaires et prendraient peu de passagers, puisqu'ils ne font que de la cueillette.

Ou bien il faudrait établir une ligne étrangère entre Alger et Marseille. Et alors, cette ligne qui n'aboutirait pas à un port de son pavillon, ne serait probablement pas dangereuse au point où on veut bien le dire, n'ayant pas derrière elle toutes les primes, subventions, tarifs soudés et tarifs de détournement qui soutiennent les compagnies de navigation. Elle ne pourrait certainement pas donner pour le même prix le

même confort qu'une compagnie qui fait la cueillette, comme cela a lieu entre Alger et Gênes.

Restent les services commerciaux. En raison du sur-nombre actuel des navires marchands, nous avons cru que la concurrence étrangère serait ici plus à craindre que pour les services de passagers. Nous pensions qu'il y aurait moyen d'y remédier en changeant en subventions directes les sommes que l'Algérie paye en subvention indirecte, par suite de l'élévation du prix du fret.

Or, des renseignements qui nous ont été fournis, tant par le commerce algérien et les expéditeurs, que par les armateurs algériens, il résulte que c'est surtout pour les services de cargo-boats qu'il n'y a rien à craindre. Personnellement nous ne faisons que répéter ce que l'on nous a dit. Les frais généraux d'un cargo-boat sont très peu coûteux, et diffèrent peu d'un pays à l'autre. Par contre, il est très difficile d'établir un service régulier entre deux ports d'un pays étranger, parce qu'il existe toute une série de causes qui protègent le pavillon national : tarifs soudés, transport du matériel d'état, facilités plus grandes accordées aux compagnies françaises d'établir des hangards et des abris, etc.. Il n'y aurait à craindre la concurrence étrangère qu'au moment où les envois sont nombreux. Mais les chargeurs français se récupérerait ensuite lorsque les marchandises à transporter s'étant faites plus rares,

les seules compagnies françaises qui possèdent des services permanents élèveraient leurs prix après entente.

A Marseille, les armateurs n'acceptent l'abolition du privilège du pavillon que si l'on supprime corollairement l'inscription maritime et toutes les charges de la navigation en France (1). Doit-on en conclure que les compagnies marseillaises sont mieux renseignées que les algériens, ou plus mal armées pour soutenir la lutte que les rares armateurs algériens ? Les compagnies marseillaises ont surtout des navires aptes à faire des services mixtes, tandis qu'il n'y a d'attachés aux ports algériens que des cargo-boats. Peut-être y a-t-il là une des causes. Peut-être aussi les inscrits algériens sont-ils moins exigeants.

Quoiqu'il en soit, posé ainsi, le problème n'est plus algérien, il est national. Si c'est l'inscription maritime, aujourd'hui jugée désuète (2), qui est le mal dont souffre la marine française, il ne faut pas agir autrement sur certaines lignes plutôt que sur d'autres. Il vaut mieux préconiser un régime de liberté et des primes directes, qu'un régime de prime indirecte. C'est à cette question que l'on revient toujours : faut-il des primes directes ou des primes indirectes ? Ici les primes directes à

(1) Charles-Roux. Dépêche au Gouverneur général de l'Algérie : dans *Journal des Economistes*, 1909, p. 149.

(2) Charles-Roux. Les grèves et l'inscription maritime. Extrait de la *Revue des Deux-Mondes* du 1^{er} novembre 1909, p. 27.

payer ne seraient pas tellement fortes que la France ait le désir de faire payer la subvention nécessaire indirectement par la production et la consommation algériennes, d'autant qu'on pourrait avec justice demander aux algériens d'y contribuer.

La suppression du monopole du pavillon, moins dangereuse qu'on ne le pense n'apporterait pas aux algériens toutes les félicités qu'ils en attendent, du moins serait-elle capable d'empêcher les grèves d'inscrits ou l'entente des compagnies d'être nuisibles.

Si c'est dans la suppression totale et définitive du monopole du pavillon que nous voyons la mesure capable d'empêcher l'entente des compagnies ou les grèves d'inscrits d'être dangereuses, nous ne croyons pas qu'on y arrive jamais. Trop de facteurs y sont intéressés. On aurait à compter avec les compagnies de navigation. On aurait à compter avec l'opposition des inscrits maritimes. On aurait à compter enfin avec l'opposition d'un certain nombre d'esprits qui cherchent à combattre par tous les moyens l'admission des étrangers dans le commerce français.

Un livre paru récemment « la crise maritime » de M. Dubois, fait ressortir clairement cette tendance. Ne s'occupant pas du point de vue spécial de l'Algérie, mais de toutes les colonies en général, il dit ceci : Laisser l'étranger venir nous faire concurrence dans l'intercourse coloniale, à charge de revanche, ce n'est

un contrat loyal qu'avec l'Angleterre. Avec tous les autres pays, c'est un contrat de dupes. Seules la France et l'Angleterre ont des colonies importantes. Les autres nations ont bien des navires pour faire concurrence aux nôtres. Ils n'ont pas de colonies où nous puissions aller charger.

Au point de vue de la métropole, ce raisonnement est impeccable. Il oublie peut-être l'intérêt des colonies. Il a peut-être le tort aussi de ne pas distinguer entre les colonies. Telle mesure bonne pour l'une peut être mauvaise pour l'autre? La liberté de pavillon dangereuse pour notre marine vis à vis de certaines colonies peut ne pas l'être pour d'autres. Il y aurait peut-être lieu pour chacune d'elles d'examiner les conditions économiques et peut être aussi géographiques dont se détache un peu trop l'éminent géographe. Quand la liberté du pavillon n'est pas de nature à amener pour la marine marchande française un danger grave, comme elle développe heureusement la colonie, ne doit-on pas l'établir?

Quoiqu'il en soit, il y aurait contre un projet de suppression totale du privilège du pavillon, une opposition telle que ce projet n'aboutirait pas.

Que faire dans l'état actuel des choses?

Réformer la loi de 1909, pour lui donner une certaine influence nous paraît un vœu facile à formuler. Mais le parlement y consentira-t-il? Les mêmes

influences qui ont empêché la loi de 1909 d'être faite dans un certain esprit, n'existent-elles pas encore aujourd'hui ?

En ce qui concerne les grèves, ce qui semble être le but cherché, ce sont les moyens en vue de faire avorter ces grèves.

C'est d'abord de la part du Gouvernement une plus ferme protection de la liberté du travail, un plus juste discernement de ce qui est le droit du gréviste et l'acte d'insubordination du marin (1).

Ainsi en usa-t-on en 1910. Malgré que les inscrits fussent entraînés par une longue habitude à cette sorte de moyen de revendication, malgré que l'époque fût difficile (on était en période d'élections) la fermeté dont on usa, empêcha la grève de devenir générale, permit, avec l'aide des marins de l'état la possibilité d'une grande partie des départs de Marseille. La crise n'en exista pas moins ; elle fut cependant atténuée (2). Il n'y

(1) Charles-Roux, *Eod. loco*, et conférence à la Réunion d'Études Algériennes : *Bulletin de la Réunion*, 1910, p. 139.

(2) Cf. Un vœu de la Réunion d'Études Algériennes clôturant la série de ses discussions. *Bulletin* 1910, p. 155.

« La réunion d'études algériennes :

Félicite et remercie le gouvernement de la fermeté dont il a fait preuve au cours des dernières grèves de Marseille ;

Estime que la stricte application des lois sur l'inscription maritime est le seul moyen de prévenir le retour d'une situation désastreuse pour les intérêts de l'Algérie... »

a pas là d'ailleurs un phénomène particulier aux grèves d'inscrits : la protection des « renards » semble à l'heure actuelle occuper les esprits depuis les brutalités récentes. Mais au point de vue des départs de Marseille, il nous faut rappeler que les marins de l'état ne peuvent suffire : ils ne peuvent qu'être le complément d'équipages diminués.

Aussi les compagnies de navigation cherchent-elles à composer leurs équipages de telle manière qu'un certain nombre de matelots leurs restent fidèles. Elles ont mélangé à leurs équipages levantins des inscrits recrutés dans le Ponent. Ceux-ci, loin de leurs pays, ne sont pas aussi accessibles aux influences locales que les marseillais ou les corses.

Il conviendrait aussi de voir se créer en Algérie une flotte destinée à naviguer entre la France et l'Algérie, avec des équipages algériens.

Or, à l'heure actuelle les navires attachés à des ports algériens et destinés à la navigation dans les mers d'Europe et de la Méditerranée sont au nombre seulement de 15 vapeurs jaugeant 15.154 tonneaux et un voilier de 27 tonneaux (1).

Cette flotte est évidemment très faible. Deux obstacles empêcheront son développement : c'est d'une part le manque de capitaux en Algérie, c'est ensuite la

(1) *Doc. stat.*, 1909, p. 16.

concurrence trop considérable des puissantes compagnies marseillaises. Celles-ci empêchent tout service nouveau de s'établir, toute compagnie nouvelle de se créer.

Aussi pour mieux profiter de la quasi liberté que leur laissent seulement à certaines époques vis-à-vis de certains ports les compagnies marseillaises, les armateurs algériens ont décidé à leur tour de s'unir afin de ne pas se faire concurrence entre eux. Les chargeurs du port d'Oran se sont associés; de même ceux du port d'Alger.

Il y a là un mouvement à favoriser : le développement d'une marine algérienne, non seulement est de nature à diminuer l'action des grèves, mais encore à contrebalancer l'entente des compagnies marseillaises en ce qui concerne le prix du fret.

Malheureusement il n'est pas bien facile d'y arriver. Ce que l'on pourrait pourtant essayer, c'est de ne jamais faire exécuter par contrat postal le cabotage algérien par les navires marseillais, peut être aussi subventionner une compagnie algérienne algéro-marocaine.

Mais il ne faut pas du tout protéger ces compagnies algériennes sur leurs lignes de cabotage algérien par des primes directes. Car alors elles concurrenceraient fâcheusement les chemins de fer dont la garantie d'intérêt grève assez fortement le budget algérien.

Peut être aussi pourrait-on, dans l'organisation des services postaux subventionnés, faire intervenir les

compagnies algériennes ? Ceci nous paraît difficile, étant donné la manque de navires rapides en Algérie : la flotte algérienne se composant uniquement de cargo boats.

Si l'on ne peut faire appel aux compagnies de navigation algériennes, peut-on du moins faire appel à la main d'œuvre algérienne ? Ici nous devons répondre : très certainement oui.

Non pas à la main d'œuvre européenne : la faillite des établissements de pêche le long des côtes algériennes ne laisse pas croire à une augmentation rapide de la population capable de fournir des équipages. Mais il y a les « baharias », c'est-à-dire les marins indigènes.

Les indigènes ont abandonné depuis la conquête française le métier de marin, malgré les efforts du gouvernement français qui, à plusieurs reprises a essayé de tourner leur activité vers les choses de la mer. Cela s'explique en partie par ce fait que si les fameux corsaires barbaresques avaient des combattants maures, turcs ou koulouglis, leurs équipages marins étaient surtout des renégats, des sacripants et des esclaves venus de tous les points de la Méditerranée.

Aujourd'hui les indigènes sont encore batelliers dans les ports. Il y en a aussi dans la marine de guerre française : quelques uns naviguent, la plupart sont attachés aux défenses mobiles. Il semble qu'il veuille se produire par suite de ces engagements dans la

marine de guerre un renouveau d'activité de cette population à l'égard de la navigation. Or, il serait tout à fait opportun de profiter de ce mouvement. Déjà quelques indigènes algériens ont été embarqués comme chauffeurs ou soutiers. Ils remplissent leur rôle très convenablement.

Malheureusement les compagnies ne peuvent les embarquer comme elles le voudraient. Les inscrits marseillais les voient d'un très mauvais œil. A plusieurs reprises les équipages marseillais ont mis comme condition au départ d'un navire le débarquement des chauffeurs algériens.

Au point de vue du droit, les compagnies sont absolument libres d'embarquer des indigènes algériens, et même de composer des équipages uniquement d'indigènes algériens.

C'est qu'en effet, à leur égard les compagnies ne sont pas tenues de ne les embarquer que dans la limite du quart de l'équipage. Ce ne sont pas des étrangers. Ce sont des français. Ils ont le droit d'être inscrits maritimes. Ils peuvent être embarqués en nombre supérieur au quart de l'équipage. Si les compagnies ne les embarquent que comme chauffeurs, c'est qu'ils sont très aptes à ce rôle, encore inférieurs comme matelots de pont.

Les inscrits maritimes de Marseille ne cherchent plus à les écarter, en se basant sur un point de vue juri-

dique ; mais ils agissent par suite de haine de races. Ils sentent très bien que les indigènes algériens pourront leur être préférés dans certains rôles, parce que c'est une main d'œuvre peut-être non moins élevée comme prix, mais plus docile. Les marseillais ne donnent plus aucune autre raison de leurs exigences quand ils réclament le débarquement des indigènes algériens que leur volonté. Ainsi en usa l'équipage du « Charles-Roux » en fin septembre 1910, au moment où le paquebot bondé de voyageurs allait partir. La compagnie céda en raison de la perte considérable qu'elle eut faite à ne pas exécuter ce départ.

Il convient cependant de chercher à développer le goût de la mer chez les populations algériennes indigènes des ports. Déjà très utiles dans le commerce pour le service de la batellerie et des allèges, les indigènes peuvent fort bien, dans les mêmes services, se rendre utiles à la marine de guerre française. Mais pour cela il faut que quittant le col bleu de la marine de guerre pour le maillot des matelots du commerce, ils puissent trouver de l'embauche suffisamment (1).

(1) Cf. Un vœu de la Réunion d'Études Algériennes. *Bulletin*, 1910, p. 155.

CHAPITRE V

GRÈVES D'ÉTAT-MAJOR DÉSARMEMENT DES NAVIRES PAR LES COMPAGNIES GRÈVES DE DOCKERS

Ce chapitre sera très court : il ne comporte que peu d'explications nouvelles. Les mêmes remèdes déjà exposés plus haut ont été proposés ici, *mutatis mutandis*.

Il convient cependant que nous fassions ici quelques remarques.

a) Et d'abord deux observations sur les états-majors.

1° Les grèves d'état major sont peu probables : elles peuvent se produire néanmoins, surtout depuis qu'il n'est plus possible aux officiers de la marine de guerre de naviguer au compte du commerce. Car il est probable que les capitaines au long cours formeront avec les capitaines au cabotage (les seuls qui commandent en général entre Alger et Marseille) une association beaucoup plus forte. En ce qui concerne le remplacement des états majors du commerce par des officiers

de la marine de guerre (1), il serait plus facile que le remplacement des inscrits par des marins de l'état. Leur nombre est en effet beaucoup moins élevé.

2° Vis-à-vis des états majors, il est plus facile de faire intervenir l'arbitrage, soit que cet arbitrage résulte d'une clause de contrat d'engagement signé entre la compagnie et l'officier, soit que l'officier s'y soit engagé une fois pour toutes lors qu'il passait son examen de capitaine au long cours, ou de capitaine au cabotage (2). Ceci parce que les officiers offrent plus de surface que les inscrits.

b) Observation sur le désarmement des navires par les compagnies.

Il faut mettre à part le cas de refus d'arbitrage par la compagnie, auquel cas on peut prévoir comme sanction la requisition des navires de la compagnie.

En dehors de ce cas il faut distinguer deux hypothèses : les compagnies étaient ou n'étaient pas subventionnées.

Dans l'hypothèse où la compagnie était subventionnée, on peut prévoir au cahier des charges la possibilité dequisitionner les navires de la compagnie (3). Dans l'autre cas on ne peut rien.

c) Observations sur les grèves de dockers. Elles n'intéressent qu'indirectement les relations maritimes de

(1) Vel-Durand. *J. O.*, 1905, p. 1.751,

(2) *Eod. loco*, p. 1.751.

(3) *Eod. loco*, p. 1.751.

l'Algérie, en ce sens qu'en empêchant le déchargement des marchandises, elles mettent obstacle à la navigation. Il est à remarquer que les grèves de chemin de fer elles aussi en encombrant les ports de marchandises non évacuées, et en interdisant le chargement des bateaux faute de marchaudises, gênent beaucoup la navigation. C'est ce qui s'est produit pendant l'été 1910.

Il n'y a lieu de s'occuper des grèves de dockers qu'en ce qui concerne uniquement et spécialement les services réguliers et postaux.

1° En cas de grève de dockers dans un port de la Méditerranée seulement, on a demandé de prévoir au contrat des charges le changement d'itinéraire des vapeurs postaux (1). Par exemple au cas de grève à Marseille, prendre Saint-Louis du Rhône comme port substitué.

2° En cas de grève générale, ce remède n'est plus possible. Il convient alors de faire entrer en France les marchandises par les frontières étrangères. Le projet Jonnart comme le projet Vel-Durand réclame avec une ferme protection de la liberté du travail la possibilité du transport en France de la main d'œuvre indigène algérienne. Ceci, d'après le projet Vel-Durand, serait possible en substituant comme port Saint-Louis du Rhône à Marseille, le moins grand nombre de

(1) *Eod. loco*, p. 1.751.

dockers existant à Saint-Louis du Rhône devant rendre la protection du travail plus facile (1).

(1) Vel-Durand, *loco. cit.*, p. 1.751. Rapport Jonnart, *loc. cit.*, p. 19.

CHAPITRE VI

SERVICES MARITIMES POSTAUX

L'obligation de la régularité des services maritimes pour les relations postales et le transport des voyageurs, a amené l'état à subventionner certaines compagnies. Le désir d'avoir des services réguliers sur certaines lignes secondaires l'a conduit à conserver cette subvention malgré que le développement du commerce extérieur de l'Algérie soit tel qu'aujourd'hui certaines grandes lignes pourraient à la rigueur se suffire seules. C'est dans ces subventions postales que se trouve la seconde forme d'aide donnée par l'état à l'armement français sur les lignes algériennes.

En ce qui concerne les transports des dépêches plusieurs systèmes ont été employés (1).

(1) Sur l'histoire des services postaux. Cf. Congrès national des Sociétés françaises de géographie, 1898, Marseille. *Etudes sur Marseille et la Provence*, Marseille, 1898. pp. 67 et sq. : *La navigation à vapeur*, par Hubert Giraud, et Charles-Roux : *Notre marine marchande*, Paris, 1898, pp. 160 et sq.

Ce fut d'abord jusqu'en 1842 le transport par les navires de l'état.

MM. Bazin, armateurs à Marseille, ayant fait accomplir à leurs vapeurs le service Alger-Marseille, et la supériorité de leurs navires plus rapides que ceux de l'état ayant été démontrée plusieurs fois par gros temps, l'administration des postes décida de lui remettre ses dépêches. Ce fut le début du deuxième système employé, celui du monopole d'une compagnie privée : Compagnie Bazin de 1842 à 1852, Compagnie Impériale de 1852 à 1854, qui dut se faire remplacer par les Messageries Maritimes 1854-1870, Compagnie Valéry de 1870 à 1879, Compagnie Transatlantique 1879-1895.

De 1895 à 1898 fut essayé un troisième système, lequel ne parut pas donner les résultats qu'on attendait de lui, système que l'on abandonna d'ailleurs très vite. Ce fut celui des transports par compagnies libres de bateaux français, moyennant que l'état paierait des prix de transport et des primes à la vitesse dans les limites des crédits inscrits au budget. La subvention se divisait donc en rémunération du transport des dépêches et allocation de primes à la vitesse aux navires les plus rapides des entreprises concurrentes.

Cet essai ne donna pas des améliorations telles que l'on crut devoir poursuivre cette méthode nouvelle. On en revint au régime des compagnies subventionnées :

« Sans doute, les compagnies rivales, stimulées par la concurrence, avaient consenti de sérieux avantages : exécution de services parfois onéreux, rabais sur les prix de transport, acceptation par toutes des colis postaux, transport gratuit des dépêches même sur les lignes où il n'existait aucune prime. Mais elles commençaient, semble-t-il, à se lasser ; certaines manifestèrent la crainte qu'une entente ne s'établît entre elles et que l'état ne fit les frais de cette entente sans aucun recours possible, puisqu'il n'existait aucun contrat. Il se fut trouvé, prétendaient-ils, — à moins d'un appel toujours onéreux à la marine nationale — à la merci des compagnies pour le transport des dépêches postales, des troupes et du matériel.

Il paraissait difficile, d'autre part, de concilier à ce moment le régime de la liberté avec la fréquence, la régularité et la fixité indispensables pour les relations postales, les compagnies étaient maîtresses de restreindre, modifier ou même interrompre leurs services, de négliger ou même abandonner le transport des dépêches pour d'autres transports plus rémunérateurs. Les primes de vitesse pouvaient bien les déterminer à mettre en service sur quelques lignes quelques navires plus rapides, afin de recueillir les allocations, mais n'entraînaient pas à elles seules une amélioration sur l'ensemble des lignes. » (1)

(1) Cochery, *op. cit.*, p. 291.

Une convention conclue le 16 décembre 1896 avec la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Compagnie des Transports Maritimes, est devenue la loi du 11 janvier 1898. Cette convention expirait le 11 mars 1908. Elle a été prorogée une première fois jusqu'au 11 mars 1909, puis une seconde fois jusqu'au 11 mars 1911. Le système inauguré en 1898 est celui du transport des dépêches par plusieurs compagnies subventionnées. Il y a contrat unique et plusieurs entreprises.

Il faut remarquer que ce contrat ne s'occupe pas seulement des lignes franco-algériennes, mais aussi des lignes franco-tunisiennes et de la Corse.

S'agissant d'établir de nouveau le régime des transports de dépêches, un certain nombre de questions se posent.

L'administration et une grande partie des délégués financiers préconisent l'adoption du système des compagnies subventionnées.

Et cependant ce système compte, tant au sein des délégations financières qu'auprès des commerçants, de nombreux adversaires. Ceux-ci font remarquer que les subventions entraînent un résultat déplorable, c'est l'étouffement par les compagnies subventionnées des autres compagnies, qu'il y ait une ou plusieurs compagnies subventionnées. Le monopole qui leur est ainsi attribué leur permet d'élever comme elles veulent

le prix du fret et de n'apporter aucune amélioration à la vitesse et au confortable des navires, malgré que l'on ait greffé sur le système des conventions, le système des primes à la vitesse. Les seules améliorations apportées dans ces dernières années — Charles-Roux, Carthage, Dely-Brahim — sont dues uniquement à l'expiration des contrats.

Aux délégations financières de 1910 un projet autre a été préconisé par un certain nombre de délégués. Ceux-ci voudraient : 1° des allocations fixes par voyage aux lignes régulières; 2° des primes à la vitesse aux navires rapides, et des primes au fret aux services commerciaux (1). Ce système d'ailleurs se marie avec celui de la distinction des services de passagers par navires rapides et des cargo-boats pour marchandises, entraînant condamnation des navires mixtes.

On a proposé d'améliorer le système des conventions en insérant au cahier des charges un chiffre maximum du coût des frets. C'est le but des articles 108 et 109 du nouveau cahier des charges projeté (2). Ce faisant, on ne pourrait plus reprocher aux conventions entre l'état et les compagnies d'ignorer complètement le public.

(1) Bories, Discours aux Délégations financières. *P. V. des délég. fin.*, mai 1910, I, 2, pp. 975 et 976.

(2) Cf. Une lettre du Ministre des Travaux publics au gouverneur général de l'Algérie, publiée aux *procès-verbaux des délégations financières*, mai, 1910, I, 4, p. 203.

Mais alors, il est très probable que les compagnies demanderaient une subvention beaucoup plus forte. Et l'on perdrait d'une part, l'avantage gagné par l'autre. La question serait celle-ci : la prime directe, qui remplacerait la prime indirecte, payée par le consommateur et le producteur algériens, ne serait-elle pas payée en partie par la métropole, dans la difficulté où l'on serait d'établir des chiffres exacts ?

Quoiqu'il en soit, c'est au système des compagnies subventionnées que se rallie l'administration. Après plusieurs années d'études, un projet de contrat a été fait. Nous eussions été heureux de nous attacher à lui pour la discussion que nous entreprendrons. Malheureusement le contrat parti imprimé du ministère de l'intérieur pour être connu des délégations financières, a disparu. Il est introuvable à Paris et à Alger. Les dessous politiques algériens laissent croire qu'il s'est réfugié dans le département de Constantine, où il attend le jour où un consentement ayant été arraché par surprise ou par lassitude il pourra reparaitre sans danger pour lui. Les délégations financières algériennes ont d'ailleurs refusé de discuter sur des hypothèses.

C'est pourtant à cela qu'on en est réduit. On est dans l'obligation de se tenir dans les généralités.

Nous allons examiner un certain nombre de questions.

Étant donné qu'on se rattache au principe des com-

pagnies subventionnées, convient-il de renouveler les contrats de gré à gré, ou par adjudication ? M. Cochery doute qu'un des moyens ait plus d'efficacité que l'autre : « Il semble bien, dit-il, qu'en raison de l'anémie de notre marine marchande, les deux procédés reviennent à peu près au même, faute de concurrence suffisante (1). » Il est difficile de ne pas être du même avis.

Une question beaucoup plus épineuse se pose relativement aux parcours à prévoir.

Les lignes actuellement desservies peuvent se diviser en quatre catégories : 1° les lignes d'intérêt diplomatique (Sfax, Tripoli ; Oran, Tanger). — 2° les lignes de vitesse ; — 3° les lignes secondaires ; — 4° les lignes de cabotage.

La nécessité des premières ne saurait entrer en discussion. Mais les autres, convient-il de les conserver toutes ? Convient-il d'en abandonner quelques-unes ?

En 1897, on était d'avis qu'il était bon de relier directement à la France le plus de points possible de la côte algérienne. Ainsi pourrait-on développer plus rapidement un grand nombre de régions à la fois et non pas une région privilégiée. Au surplus, on pensait qu'il fallait partout des services rapides, et l'on ne voulait en-

(1) Cochery, *loc. cit.*, p. 303.

tendre parler d'aucun service de cargo-boats. A l'heure actuelle, les économistes ont fait reconnaître qu'il y a là une erreur. La dispersion des efforts sur un très grand nombre de points de la côte, entraîne l'augmentation incessante des subventions, sans amener pour cela une amélioration sensible des services maritimes. C'est une erreur de croire que les conventions postales doivent, en même temps qu'elles assurent les transports rapides de correspondance et de voyageurs, assurer les relations commerciales. Les services par cargos sont beaucoup plus économiques. Il vaudrait bien mieux diviser les services entré la France et l'Algérie en deux grands groupes : services rapides pour les voyageurs, services économiques par cargos pour les marchandises. Vouloir faire des services mixtes, c'est ne donner ni vitesse, ni confortable aux voyageurs, c'est ne pouvoir prendre les marchandises qu'à un prix élevé.

Il conviendrait de choisir les lignes d'Oran et d'Alger comme lignes principales, Alger étant relié à Marseille par des services quotidiens (1). La correspondance des trains de nuit pour Constantine et Oran étant de fait assurée depuis plusieurs années déjà, les services postaux et les services de voyageurs ne souffriraient aucun

(1) Le nouveau projet de contrat établit six services rapides Alger-Marseille. Cf. Lettre du ministre des Travaux publics au Gouverneur général, *loc. cit.*, p. 203.

retard. Il faudrait aussi réserver les autres lignes à des cargos, et supprimer totalement les lignes de cabotage. Ces lignes de cabotage font concurrence aux lignes de chemin de fer qui réclament, de leur côté, l'appui de l'état. C'est un mauvais calcul. Ni les chemins de fer, ni ces lignes n'y trouvent leur intérêt. Les compagnies marseillaises, n'étant plus protégées sur ces lignes, abandonneraient très certainement cette navigation aux armateurs régionaux, lesquels s'en chargeraient volontiers, dans la mesure des besoins du commerce, sans subventions de l'état, et avec profit à l'aide de leurs bateaux de petit tonnage et à marche extrêmement économique, capables au surplus de pouvoir charger en eau peu profonde. Mais il faudrait pour cela qu'ils n'aient pas à subir la concurrence des compagnies marseillaises subventionnées.

Ce système qui envisage les intérêts généraux de la colonie se heurte à une opposition très puissante, non pas trop du département d'Oran, mais surtout du département de Constantine qui voit d'un mauvais œil ce système avantager Alger (1). Surtout il se heurte aux réclamations des ports secondaires qui seraient ainsi non seulement délaissés par les services postaux, mais perdraient peut-être aussi tout service régulier.

(1) Cf. Les discussions à la séance des délégations financières du 9 juin 1910. *P. V. des dél. fin.*, I, 2, pp. 955 et sq.

En ce qui concerne l'enlèvement des marchandises dans les ports secondaires, la conséquence de la suppression des services subventionnés ne serait pas forcément celle qu'on dit. Aux délégations on a fait remarquer que Mostaganem n'a pas de lignes subventionnées et que pourtant deux services hebdomadaires assurent l'évacuation du trafic (1).

En ce qui concerne les plis postaux, il est à remarquer que peu importe que une ou deux fois par semaine le courrier arrive plus tôt de quelques heures. Ce qu'il faut surtout, c'est la régularité des transports de dépêches.

Quant aux voyageurs, comme nous l'a fait remarquer avec justesse M. Maurice Colin, il faut observer que de nombreuses personnes viennent du département d'Oran et surtout du département de Constantine s'embarquer à Alger pour éviter quelques heures de mer. Il y a dans ce fait une preuve manifeste qu'il faut développer davantage les relations par Alger. En comptant pour 95.000, les passagers partis en France par Alger, on en a seulement 55.000 par Oran. Pour les ports du département de Constantine, on ne peut dresser de chiffres parce que les vapeurs qui vont de Marseille à ces ports font également du cabotage côtier en Algérie, et que les statistiques ne font pas de différence. Les

(1) *P. V. des dél. fn.*, mai 1910, I, 2, p. 978.

habitants des départements voisins d'Alger se plaignent de la perte de temps et de l'élévation du prix du voyage si on les oblige à passer par Alger (1).

En ce qui concerne le prix du voyage, on peut répondre qu'il est facile de le diminuer par un tarif soudé.

Les lignes secondaires coûtant très cher, M. Maurice Colin propose de faire faire les adjudications séparément pour chaque ligne, et de ne retenir comme subventionnées que celles d'entre elles qui sembleraient devoir valoir le sacrifice qu'on demande aux budgets français et algériens.

A l'heure actuelle, les nouvelles conventions postales sont à l'étude. Les discussions portent tantôt sur la répartition des lignes, tantôt sur les contributions respectives de la métropole, de la Tunisie et de l'Algérie à ces subventions. La participation actuelle de l'Algérie 400.000 francs, qui est du tiers est jugée insuffisante. « On voudrait faire le départ entre les avantages que soit la poste, soit le commerce et les voyageurs pourront retirer de l'application du cahier des charges projeté, la

(1) *Doc. st.*, 1910. *Notices particulières d'Alger et d'Oran*, pp. 38 et sq.; pp. 88 et sq. Pourtant les prix des passages sont moins élevés d'Oran à Marseille que d'Alger à Marseille, quoique la distance soit plus grande et les bateaux les mêmes.

Prix des places en 1^{re} classe au départ de Paris viâ Marseille : pour Alger : C. G. T. 192 francs; C. N. M., 171 francs; pour Oran : C. G. T., 177 francs, C. N. M. 166 francs; pour Bône et Philippeville : C. G. T. 177 francs. C. N. M., 171 francs.

métropole se préoccupant avant tout, du bon fonctionnement du service postal et laissant entendre que le service commercial regarde presque exclusivement l'Algérie. En dernière analyse, le département des finances, témoignant d'intentions plus conciliantes, propose de fixer la part de la métropole à la moitié de la subvention future, sans dépasser le chiffre actuel du crédit qui figure au budget de l'état, soit 1.400.000 francs. Si le résultat de l'adjudication faisait ressortir une dépense supérieure à 2.800.000 francs, l'Algérie et la Tunisie auraient à supporter : 1° la moitié de cette somme de 2.800.000 fr., et 2° à se partager l'excédent au prorata du nombre de milles parcourus sur les différentes lignes (1). »

Tel est l'exposé de la subvention postale ; c'est la seconde forme de l'aide que donne l'état à l'armement français.

Et cependant on a prétendu qu'il y avait là pour les compagnies un marché de dupes. C'est qu'en effet le rôle de l'état est plus complexe qu'on ne le croit. Dans ces subventions postales, il lui est impossible de s'occuper uniquement des relations postales. Les subventions allouées par l'état doivent viser un second but : assurer

(1) Jonnart, Discours d'ouverture aux Délégations financières, mai 1910, *loc. cit.*, p. 18.

Les délégations financières veulent que dans tous les cas la métropole paie la moitié de la subvention. P. V., I, 2, pp. 1002 et 1006.

le transport des militaires, des fonctionnaires et du matériel de l'état aux moindres frais possibles. Or les militaires et les fonctionnaires voyagent grâce à des réquisitions du gouvernement qui leur permettent de payer le tarif spécial conventionnel. C'est l'existence de ces réquisitionnaires qui serait une cause de perte pour les compagnies.

L'honorable M. Charles-Roux prétend que du fait des 63.000 réquisitionnaires que reçoit annuellement la Compagnie Transatlantique, cette compagnie fait une perte de 400.000 francs par an. Mais le calcul de M. Charles-Roux nous paraît assez peu justifié. C'est celui-ci : le passage en première classe coûte 96 francs ; le réquisitionnaire paie seulement 40 fr. 75 ; donc toutes les fois que la compagnie embarque un réquisitionnaire elle perd la différence, soit 55 fr. 25. Ce chiffre multiplié par le nombre des réquisitionnaires (la même opération étant faite pour les autres classes), la perte totale dépasse de 400.000 francs le chiffre de la subvention (1). Les prémisses de ce raisonnement nous paraissent erronées. Nous ne doutons pas qu'il ne se produise des abus dans la délivrance des réquisitions ; nous avons connu des exemples de fraudes. Mais c'est tout ce que nous pouvons accorder à M. Charles-Roux.

(1) Charles-Roux. Conférence aux Études Algériennes. *Bulletin* de 1910, p. 149.

En admettant que le port d'un passager revienne à plus de 40 francs, ce n'est pas une raison pour dire que la compagnie perde 55 fr. 25 sur chaque passager, car son prix de 96 francs comprend certainement, d'abord X le prix de revient du transport d'un passager, plus Y un certain bénéfice, plus Z un supplément de bénéfice destiné à remédier aux pertes éprouvées par le fait des réquisitions.

Au surplus, l'obligation de réserver jusqu'à quatre heures du départ la moitié des couchettes de première et deuxième classes pour les passagers de l'état ne gêne pas tellement les compagnies. Car celles-ci ont l'habitude de délivrer des matelas aux passagers ordinaires et de les caser dès qu'elle connaît le nombre des réquisitionnaires. Les passagers ordinaires se trouvent obligés d'en passer par où veulent les compagnies lors des périodes de foule. Et beaucoup d'entre eux même ne s'engagent à partir sur des matelas dans les couloirs ou dans les salons que dans l'espérance d'avoir une couchette au dernier moment.

LIVRE III

Cabotage algérien

CHAPITRE I

LA LÉGISLATION DU CABOTAGE ALGÉRIEN

La navigation de port algérien à port algérien est appelée petit cabotage, cabotage algérien ou cabotage côtier.

Ici encore ce sont les idées de protection qui ont été à la base de la législation. Les circonstances particulières ont nécessité du législateur des mesures spéciales, une réglementation propre à la navigation sur les côtes d'Algérie ; mais en cette matière comme dans celle du grand cabotage, on a voulu dès le début de notre établissement en Algérie, réserver cette navigation aux navires français, et en écarter les étrangers. Mais si le

même principe de protection a dominé toute cette législation, il n'a pu lors de la conquête, et cela pendant une période assez longue, être appliqué avec la même rigueur. Encore y a-t-il dans la législation actuelle un résidu de cet état de choses qui, pour n'être qu'une possibilité de recourir au pavillon étranger, n'en est pas moins une atteinte importante au privilège du pavillon français.

Il n'était point aussi facile en effet de réserver aux armateurs français le droit de faire naviguer leurs navires sur les côtes algériennes que de leur réserver le parcours d'Algérie en France. On avait à Marseille et dans les autres ports de la Méditerranée des navires tout prêts à partir pour Alger, Oran ou Bougie, pour effectuer les transports variés que nécessitaient la conquête du pays et les premiers établissements de nos colons ; mais peu d'armateurs étaient disposés à faire naviguer leurs bateaux le long des côtes barbaresques, mal connues de leurs pilotes et de leurs capitaines, dénuées de ports hospitaliers et souvent peuplées de tribus hostiles. Et cependant il était encore impossible de faire les transports par terre. L'absence de routes, l'insécurité des convois, le prix élevé des bêtes de somme, tout s'y opposait. La voie de mer était la seule possible. L'impérieux besoin d'alimenter les troupes et les premiers colons obligea le législateur à porter atteinte au principe du privilège.

On permit donc le concours des marines étrangères. Par ailleurs il existait dans les ports barbaresques toute une flottille indigène, connaissant fort bien les parages. N'était-ce point la flotte désirée pour faire le cabotage ? Et cependant il fallait veiller à ce que sous les allures de paisibles voiliers de commerce on ne puisse déguiser des navires pirates ou hostiles à notre occupation.

C'est sous l'influence de ces diverses considérations que naquit cette législation spéciale au cabotage algérien, à l'heure actuelle fort réduite, législation qui sans cesse devait être modifiée pour se trouver d'accord avec l'état économique. C'est à cause de cela que, malgré que le principe directeur fut de réserver cette navigation au pavillon français, on fut amené à accepter le concours de l'étranger, et à créer même une flottille algérienne, avec des navires qui avaient reçu ce que les textes appellent la francisation spéciale à l'Algérie, qui leur donnait le droit de naviguer sur les côtes algériennes concurremment avec les bateaux français.

L'ordonnance du 11 novembre 1835 nettement protectrice décida que le cabotage entre ports algériens, ne pourrait s'effectuer que par navires français ou sandales algériennes ne jaugeant pas plus de trente tonneaux et appartenant à des français ou à des indigènes soumis à la domination française. Les sandales algé-

riennes jouissaient d'ailleurs de la même franchise que les navires français (1).

Cette législation était trop restrictive. Les navires français et les sandales algériennes furent impuissantes à répondre au besoin du commerce. L'ordonnance du 23 février 1837 autorisa les navires étrangers à faire le cabotage algérien sans autre condition que le paiement des droits établis par l'ordonnance du 11 novembre 1835. Cette disposition fut confirmée par l'ordonnance du 7 décembre 1841 (2), et celle du 16 décembre 1843, qui élevait le droit frappant les navires étrangers (3).

L'article 8 de la loi du 11 janvier 1851 confirma cette disposition. L'article 9 de la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande portait : « le cabotage d'un port à l'autre de cette possession française (l'Algérie) pourra sur une autorisation spéciale du gouverneur général de l'Algérie être fait par navires étrangers. » Cette disposition est toujours en vigueur. En conséquence le gouverneur général peut admettre à l'heure actuelle les navires étrangers à faire le cabotage algérien.

Mais à côté de cette législation, il convient de remarquer qu'il a existé en Algérie une francisation spéciale des navires. L'arrêté du gouverneur général du 30 juin

(1) Menerville, *verbo douanes*, p. 296.

(2) *Eod. loco*.

(3) Art. 2 et 3. Le droit de tonnage passait de 2 à 4 francs par tonneau de jauge.

1836 peut être considéré comme le point de départ de l'organisation de la marine dite algérienne. « Considérant, y est-il dit, que les possessions françaises du Nord de l'Afrique sont ouvertes à tous les étrangers qui désirent y transporter leur industrie, les bateaux étrangers de 60 tonneaux de jauge et au-dessous, seront admis à caboter en franchise de droit de douane et de navigation, à la condition de remplir les formalités indiquées pour obtenir la francisation spéciale aux eaux de l'ex-Régence et de porter le pavillon français (1). » Ce décret autorisait en outre les étrangers à commander et à monter les bateaux, et il n'exigeait de condition de résidence en Algérie que des armateurs et patrons (2).

Ce régime dura jusqu'en 1856. Le décret du 7 septembre 1856 étendait le bénéfice de la francisation spéciale aux navires étrangers de 80 tonneaux (3). Mais les étrangers ne furent plus admis à commander qu'après avoir justifié de leurs connaissances nautiques par l'attestation d'un jury spécial français, ou par la représentation d'un brevet d'officier de leurs pays d'origine (4). Les étrangers ne pouvaient entrer que pour moitié, au plus, dans la composition des équipages des

(1) Pennissat, *La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie*. Alger, 1889, p. 16.

(2) *Ibid. loco*, p. 16.

(3) Art. 1.

(4) Art. 6.

navires français, sauf en cas d'insuffisance reconnue de matelots français ou indigènes dans le port d'embarquement (1). Cette réglementation fut faite pour 10 ans (2).

« La francisation normale ne fut imposée aux navires caboteurs qu'à partir de 1857, et ce ne fut qu'en avril 1885 que les candidats au brevet de patron de cabotage algérien, se trouvèrent dans l'obligation de réunir la plupart des conditions imposées aux candidats qui postulent en France le brevet de maître au cabotage (3). » Il résulte de toute cette législation que si à l'heure actuelle il n'y a plus de francisation spéciale à l'Algérie pour les navires, il y a encore une situation un peu spéciale pour les équipages.

(1) Art. 7.

2) Art. 15.

(3) Penissat, *Op. cit.*, p. 17. Cf. Décrets du 16 octobre 1867, 9 juillet 1874, et 15 avril 1885, 15 janvier 1895.

CHAPITRE II

LE COMMERCE ET LE CABOTAGE ALGÉRIEN

Quoique d'utilité moindre qu'autrefois par suite du développement actuel des routes et des voies ferrées et de la sécurité des transports par terre, cette navigation n'en est pas moins fort importante.

Les produits de toute nature qui pendant l'année 1909 ont été échangés entre les différents ports de l'Algérie sous le régime du cabotage côtier représentent 433.597 tonnes métriques. En 1908, ils représentaient 402.103 tonnes et 381.463 tonnes en 1907. (1)

Voici quels sont les principaux articles qui font l'objet de ce trafic, et quelle est leur part dans le poids total : Vins : 104.888 tonnes, 24, 2 0/0 ; Matériaux à bâtir : 68.751 tonnes, 15, 9 0/0 ; Grains et farines de froment ; 45.343 tonnes, 10, 5 0/0 ; Grains et farines d'orge, etc. : 43.406, 10 0/0 ; Bois communs : 29.380 tonnes, 6, 8 0/0 ; Futailles vides : 18.876 tonnes, 4, 3 0/0 ; Sel marin et sel gemme : 13.343 tonnes, 3, 1 0/0 ;

(1) *Doc. stat.*, p. 17,

Fruits de table : 11.145 tonnes, 2, 6 0/0; Houille : 9.002 tonnes, 2, 1 0/0; Superphosphate et engrais chimiques : 8.847 tonnes, 2 0/0; Son et fourrages : 8.807 tonnes, 2, 6 0/0; Pommes de terre et légumes secs : 7.261 tonnes, 1, 7 0/0. (1)

Les principaux ports d'expédition ou de destination se sont classés ainsi qu'il suit d'après l'importance des cargaisons envoyées ou reçues. (2)

Ports d'expéditions : 1° Alger : 64.401 tonnes; 2° Oran : 60.727 tonnes; 3° Tipaza : 41.140 tonnes; 4° Mostaganem : 40.378 tonnes; 5° Bougie : 33.490 tonnes; 6° Bône : 29.793 tonnes; 7° Philippeville : 25.773 tonnes; 8° Arzew : 19.248 tonnes; 9° Cherchell : 18.753 tonnes; 10° Herbillon : 12.410 tonnes; 11° Djidjelli : 9.379 tonnes; 12° Collo : 6.178 tonnes; 13° Tenès : 6.101 tonnes; 14° Nemours : 4.142 tonnes; 15° Dellys : 3.374 tonnes; 16° Castiglione : 3.159 tonnes; Autres ports : 55.151 tonnes.

Ports de destination : 1° Alger : 197.107 tonnes; 2° Oran : 60.601 tonnes; 3° Bougie : 23.796 tonnes; 4° Bône : 23.637 tonnes; 5° Philippeville : 22.637 tonnes; 6° Mostaganem : 16.862 tonnes; 7° Djidjelli : 13.142 tonnes; 8° Cherchell : 12.004 tonnes; 9° Nemours : 10.905 tonnes; 10° Tipaza : 9.689 tonnes; 11° Dellys :

(1) *Eod. loc.*, p. 17.

(2) *Eod. loco*, p. 17.

6.878 tonnes ; 12° Tenès : 5.605 tonnes ; 13° Arzew : 4.895 tonnes ; 14° Collo : 4.757 tonnes ; 15° Port Gueydon : 4.390 tonnes ; 16° Beni Saf : 4.332 tonnes ; Autres ports : 13.320 tonnes.

La comparaison de ces deux listes appelle deux remarques.

Première remarque : L'état des cultures dans l'hinterland des ports influe énormément sur la quantité des marchandises expédiées. Il faut faire exception pour ceux des ports qui comme Alger sont reliés directement avec la France. Mais notre remarque trouve un exemple saisissant dans le port de Tipaza qui se classe au troisième rang des ports d'expédition et seulement au dixième des ports de réception.

Au surplus un coup d'œil sur le mouvement particulier de quelques-uns des ports fera mieux ressortir la remarque.

Tipaza (1) : poids total des marchandises reçues : 411.399 quintaux métriques ; — Vins : 400.256 quintaux métriques ; — Matériaux (chaux, ciment, etc.) : 5.439 quintaux métriques ; — Grains et farines de fro-

(1) Pour le détail des statistiques de chaque port on a tenu compte de tous les navires ayant assuré les transports côtiers en y comprenant même les bâtiments de fort tonnage qui, affectés aux relations de la colonie avec la France et l'étranger ont été utilisés accidentellement pour des opérations de cabotage algérien. Ceci explique qu'il n'y ait pas concordance avec les chiffres donnés plus haut.

ment : 2.431 quintaux métriques ; — Bois communs : 1.599 quintaux métriques ; eaux-de-vie, esprit et liqueurs : 777 quintaux métriques (1).

Mostaganem : poids total : 403.784 quintaux métriques ; — Grains et farines : 150.759 quintaux métriques ; — Fruits de table : 10.640 quintaux métriques ; — Son : 7.649 quintaux métriques ; — etc... (2).

Bougie : poids total : 334.900 quintaux métriques ; Matériaux : 163.515 quintaux métriques ; — Vins : 50.442 quintaux métriques ; — Fruits de table : 43.827 quintaux métriques ; — Bois communs : 35.579 quintaux métriques ; — etc... (3).

Deuxième remarque : Le port d'Alger qui se trouve le seul dans le département d'Alger relié directement par des services réguliers avec la France accuse une énorme différence entre les expéditions et les arrivages. Au contraire la province de Constantine ayant plusieurs de ses ports reliés directement avec la France, ceux-ci n'accusent pas une grande différence entre les arrivages et les expéditions. Les régions de Bône, Bougie, Philippeville écoulent directement en France leurs produits par ces derniers ports. Alger au contraire concentre la production de tout le département.

Les transports ont exigé en 1909 l'emploi de

(1) *Eod. loco*, p. 73.

(2) *Eod. loco*, p. 71.

(3) *Eod. loco*, p. 77.

11.305 navires jaugeant 2.328.529 tonneaux, à savoir 7.836 vapeurs jaugeant 2.216.952 tonneaux et 3.469 voiliers ou allèges remorquées d'un tonnage de 111.577 tonneaux. Ces chiffres marquent une diminution sur l'année précédente : 8.254 vapeurs jaugeant 2.278.892 tonneaux. Mais la portée moyenne par tonneau de jauge a été supérieure à ce qu'elle est d'ordinaire : elle atteint 196 kilogrammes en 1909 contre 176 en 1908 et 185 en 1907 (1). Pour l'établissement de ces chiffres les statistiques de la douane tiennent compte même des bâtiments de fort tonnage qui affectés aux relations de la colonie avec la France et l'étranger, et déjà repris à ce titre dans les statistiques, ont été utilisés accidentellement pour les opérations de cabotage algérien (2).

Voici la liste par ordre géographique des ports de cabotage algérien avec les entrées et les sorties pour 1909 (3) :

Adjeroud-Kiss :

Entrée . . .	56 navires,	5.869 tonneaux.
Sortie . . .	56 —	6.045 —

Nemours :

Entrée . . .	210 navires,	67.254 tonneaux.
Sortie . . .	171 —	27.356 —

(1) *Eod. loco*, p. 18.

(2) *Eod. loco*. Navigation, p. 64.

(3) *Eod. loco*. Navigation, pp. 64 et 65.

Honaine :

Entrée . . .	33 navires,	3.179 tonneaux.
Sortie . . .	33 —	3.179 —

Beni Saf :

Entrée . . .	145 navires,	42.444 tonneaux.
Sortie . . .	143 —	41.491 —

Mers et Kebir :

Entrée . . .	343 navires,	21.635 tonneaux.
Sortie . . .	352 —	33.024 —

Oran :

Entrée . . .	1.332 navires,	354.947 tonneaux.
Sortie . . .	1.284 —	298.881 —

Arzew :

Entrée . . .	307 navires,	106.267 tonneaux.
Sortie . . .	268 —	70.913 —

Mostaganem :

Entrée . . .	564 navires,	79.128 tonneaux.
Sortie . . .	545 —	58.272 —

Tenès :

Entrée . . .	203 navires,	24.600 tonneaux.
Sortie . . .	206 —	24.894 —

Dupleix :

Entrée . . .	46 navires,	3.558 tonneaux.
Sortie . . .	46 —	3.558 —

Gouraya :

Entrée . . .	72 navires,	5.028 tonneaux.
Sortie . . .	72 —	5.028 —

Cherchell :

Entrée . . .	355 navires,	28.205 tonneaux.
Sortie . . .	352 —	27.842 —

Tipaza :

Entrée . . .	390 navires,	44.166 tonneaux.
Sortie . . .	390 —	44.166 —

Castiglione :

Entrée . . .	93 navires,	11.657 tonneaux.
Sortie . . .	93 —	11.657 —

Alger :

Entrée . . .	1.567 navires,	279.722 tonneaux.
Sortie . . .	1.870 —	517.118 —

Dellys :

Entrée . . .	238 navires,	19.574 tonneaux.
Sortie . . .	238 —	19.574 —

Tigzirt :

Entrée . . .	37 navires,	3.120 tonneaux.
Sortie . . .	37 —	3.120 —

Port Quey don :

Entrée . . .	202 navires,	25.659 tonneaux.
Sortie . . .	202 —	25.659 —

Bougie :

Entrée . . .	810 navires,	374.157 tonneaux.
Sortie . . .	717 —	257.759 —

Djidjelli :

Entrée . . .	606 navires,	198.388 tonneaux.
Sortie . . .	567 —	164.468 —

Collo :

Entrée . . .	430 navires,	108.613 tonneaux.
Sortie . . .	426 —	105.918 —

Philippeville-Stora :

Entrée . . .	747 navires,	230.921 tonneaux.
Sortie . . .	809 —	296.711 —

Herbillon :

Entrée . . .	372 navires,	17.484 tonneaux.
Sortie . . .	306 —	17.447 —

Bône :

Entrée . . .	952 navires,	208.170 tonnes.
Sortie . . .	945 —	204.625 —

La Calle :

Entrée . . .	165 navires,	35.322 tonnes.
Sortie . . .	153 —	30.251 —

Ports non occupés :

Entrée . . .	1.030 navires,	32.662 tonnes.
Sortie . . .	1.030 —	32.662 —

Il est cependant vrai que la plus grande partie du cabotage est effectuée à l'aide de navires caboteurs algériens. Ceux-ci en 1909 étaient au nombre de 24 vapeurs jaugeant 3.242 tonnes et 57 voiliers jaugeant 1.308 tonnes (1). Les statistiques ne permettent pas d'évaluer l'augmentation ou la diminution de cette flotte dans ces dernières années.

(1) *Eod. loco*, p. 16.

CHAPITRE III

DOIT-ON ET COMMENT DÉVELOPPER LE CABOTAGE ALGÉRIEN

Un certain nombre de services réguliers côtiers ont été établis en Algérie, mais cette navigation se heurte à des obstacles importants.

Le premier de ces obstacles est celui déjà signalé du régime torrentiel de la demande des moyens de transport en Algérie, régime torrentiel qui provient du caractère agricole de ce pays. A cause de quoi les expéditions de marchandises s'y font toutes en même temps à des époques déterminées. De fait, si l'on considère les statistiques on voit qu'en ce qui concerne le cabotage côtier, les grains et farines ont formé en 1909 plus de 20,5 0/0 du fret total, et les vins et futailles 28,5 0/0 du fret total (1). Il y aura donc du 15 juin au 14 août et du 15 octobre au 15 décembre une navigation beaucoup plus active que pendant le reste de l'année. Il devient difficile alors aux compagnies de suffire aux

(1) *Eod. loco*, p. 17.

besoins aux périodes d'activité, à moins de posséder un matériel nombreux qu'elles seront obligées de laisser inutilisé durant le reste de l'année. A la belle saison, il est vrai, et lorsque les transports à effectuer ne sont pas de longue durée, on se risque à charger des chalands ou des alleges et à les faire remorquer par trois ou quatre, jusqu'au port de destination. Mais ce moyen n'est pas possible en automne qui voit la Méditerranée trop variable pour ce genre de transport.

Un deuxième obstacle à cette navigation, c'est l'insécurité des ports. La côte algérienne n'offre point partout d'excellents refuges. Il est des endroits comme Cherchell par exemple où ne peuvent aborder les navires côtiers par temps de houle. Le doute où l'on est que les vapeurs y pourront faire escale leur fera préférer quelquefois d'autres moyens de transport.

D'autant plus que les réseaux de chemin de fer sont orientés de telle manière, de l'Est à l'Ouest, qu'ils font une concurrence sérieuse à la navigation côtière. Toute la région du Chélif par exemple ne saurait déverser ses produits autrement que par le chemin de fer qui les amènera directement sur les quais d'Alger ou d'Oran. Très généralement les produits des plaines de l'intérieur ne peuvent aller perpendiculairement à la côte, les massifs montagneux qu'ils auraient à traverser étant un empêchement à l'établissement des voies ferrées à bon marché, même de chemins de fer sur route.

Ces mêmes chemins de fer sur routes sont au contraire faciles à établir le long des côtes. Et alors ils font une concurrence très grande aux services maritimes côtiers, la possibilité où ils sont de charger à proximité des fermes évitant de longs charrois toujours onéreux, la régularité de leur marche offrent des avantages non douteux. Il est vrai que l'amélioration des ports pourrait établir cette régularité dont on accuse à bon droit les services maritimes côtiers de manquer. Mais il faut observer que l'amélioration des ports entraînerait de grands travaux qui coûteraient fort cher, et que le budget algérien n'est pas capable d'aussi grandes dépenses ; — que si l'on inscrit au budget algérien des dépenses en matière de construction de ports, il peut sembler préférable d'augmenter et d'améliorer ceux des ports algériens qui sont en relation avec la France et et le monde entier. La côte algérienne étant dénuée de havres naturels, ce sont des ports artificiels qu'il faudrait construire de toutes pièces à chaque endroit de la côte ; les jetées légères que l'on propose quelquefois de généraliser et que l'on a faites d'ailleurs en certains points ne sauraient être préconisées. Elles sont impuissantes à protéger les navires contre le ressac ; elles sont parfois emportées complètement par gros temps.

Au surplus la construction de ports entraînerait des droits de ports élevés. Dans ces conditions les transports par mer perdraient en partie une de leurs qualités,

à savoir leur bon marché. Il n'est pas sûr que l'avantage gagné d'un côté ne serait pas perdu de l'autre.

Aussi pensons-nous que l'on ne doit pas éparpiller et disperser les efforts s'agissant de constructions de ports, et que seuls les ports qui pourraient donner lieu à un mouvement général de navigation, non pas seulement à un mouvement côtier doivent être protégés, la possibilité de faire par terre des transports peu coûteux au moyen de chemins de fer sur routes ne doit pas être perdue de vue par l'économiste qui s'occupe de la question, non pas du point de vue particulier de la navigation côtière algérienne, mais du point de vue plus élevé des intérêts économiques généraux de l'Algérie.

Par ailleurs, il ne peut être question ici de subventions, le budget algérien se ferait concurrence à lui-même, car il garantit déjà l'intérêt des chemins de fer.

S'il est à notre avis un moyen de développer le cabotage algérien, ce moyen réside uniquement dans la réorganisation des services maritimes postaux entre la France et l'Algérie.

Car si l'on met en relations directes avec la France seulement deux ou trois ports de l'Algérie, en temps normal, c'est à dire à l'époque où il n'y aura pas débit torrentiel du fret, certains ports algériens ne se verront pas fréquentés par des navires venant directement. Il y

aura lieu de transborder à Alger ou à Oran par exemple, quantité de marchandises à destination de ces ports secondaires. Il ne faut pas oublier que le développement des compagnies de navigation algériennes, en tant que compagnies côtières, peut les amener à posséder des navires capables à l'occasion de traverser la Méditerranée, et en cas de crise ou de grève de suppléer dans une certaine mesure au manque de la flotte habituelle.

Ce système comporterait naturellement la suppression des lignes de cabotage prévues au contrat des charges des compagnies postales subventionnées. Ces lignes sont : Marseille-Bône-Philippeville-Marseille (hebdomadaire : C. G. T.) — Marseille-Bougie-Alger-Bougie-Marseille (hebdomadaire : C. G. T.) — Alger à Tunis avec escales à l'aller et au retour à Bougie, Djidjelli, Collo, Philippeville, Bône, La Calle, Tabarka et Bizerte (hebdomadaire : C. G. T.) — Oran à Tanger avec escales à Beni-Saf, Nemours et Melilla (par quinzaine : C. N. M.) (1).

(1) *Relations maritimes*, p. 106 et 107.

CONCLUSION

La conclusion de notre étude, ce sera beaucoup plus des considérations générales que la détermination des remèdes particuliers à telle ou telle crise ou des moyens de développer telle ou telle relation florissante. Nous avons dit en effet après chaque chapitre quelle était notre opinion, et nous avons conclu sur chacun des points particuliers que nous avons étudié.

Rappelons si l'on veut en quelques mots ce que nous avons dit.

Au point de vue des relations avec l'étranger, comme au point de vue des navires en relâche, la situation est excellente. Le but proposé est le développement de l'outillage et des approvisionnements des ports algériens, par suite du grand nombre de navires qui viennent s'y ravitailler. Le mouvement maritime avec l'étranger qui n'entraîne aucun dommage pour le commerce français, est au contraire favorable à l'Algérie, et à la

marine de guerre française, susceptible de trouver à Alger et à Oran des approvisionnements de charbons.

Au point de vue du cabotage on a encore présenté à la mémoire les conclusions prises ; le cabotage algérien paraît absolument lié à la navigation franco-algérienne en ce qui concerne le développement de la flotte algérienne.

C'est l'étude des relations franco-algériennes, nous l'avons vu, qui offre le plus de difficulté. Nous ne reviendrons pas ici sur les conclusions particulières qu'appellent chacun des points en problème. Nous ferons simplement quelques remarques générales.

Les difficultés proviennent d'une part de ce qu'on a voulu donner sur les lignes franco-algériennes une prime indirecte à la marine marchande française, d'autre part du régime économique de l'Algérie.

Sur le premier point la question des relations maritimes de la France et de l'Algérie se rattache à la question beaucoup plus générale, étudiée par les économistes : faut-il des primes directes ou des primes indirectes ?

Sur le second point, c'est le procès du régime commercial de l'Algérie qu'il faudrait faire ; l'Algérie est dans un état économique fort imparfait, parce que trop spécialisé. A la vérité, le régime commercial n'en est pas la seule cause ; il y a aussi la constitution physique et géologique de l'Algérie, le manque de combustible.

Et cependant il y aurait peut-être certaines industries et certaines entreprises qu'un autre régime commercial auraient pu développer en Algérie, pour l'amener à un état économique moins dépendant du commerce extérieur.

Quoiqu'il en soit de la liste de ces entreprises, au point de vue spécial qui nous occupe, nous avons conclu qu'il serait bon de développer une marine marchande d'origine algérienne. Nous avons vu comment on pourrait dans une certaine mesure y arriver.

BIBLIOGRAPHIE (1)

Bulletin officiel du Gouvernement général de l'Algérie.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER. — *Documents statistiques* fournis par les services de la Douane ou du Port ou puisés dans les statistiques officielles publiées par le service des Ponts-et-Chaussées de l'arrondissement d'Alger et le Gouvernement Général de l'Algérie. Port d'Alger (= Port d'Alger).

CHARLES ROUX. — *Notre marine marchande* (Paris 1908). — « Les grèves et l'inscription maritime » (Extrait de la *Revue des Deux-Mondes* du 1^{er} novembre 1909, pages 124 et sq.).

CHARPENTIER. — *Précis de législation Algérienne et Tunisienne* (Alger, 1899).

COCHERY. — Rapport fait au nom de la Commission du budget chargée d'examiner le projet de loi tendant à autoriser la perception pour l'exercice 1909 des droits, produits et revenus applicables au budget spécial de l'Algérie (Annexe au procès-verbal de la séance de la Chambre du 13 juillet 1908. Session 1908, n° 2037).

(1) Nous indiquons sans lieu ni date les revues et les documents qui font l'objet d'une publication périodique.

COLIN (Ambroise). — *La navigation commerciale au XIX^e siècle* (Paris, 1901).

COLIN (Maurice). — « La réforme des droits de quai et de statistique en Algérie » *Revue politique et parlementaire*, t. VIII, 1896, pp. 577 et sq.).

CONGRÈS NATIONAL DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES DE GÉOGRAPHIE, 1908, Marseille. — *Etudes sur Marseille et la Provence* (Marseille, 1908).

DELORME. — *Le commerce algérien* (Alger, 1906).

Dépêche algérienne.

DUBOIS. — *La crise maritime* (Paris, 1910).

ESTOUBLON et LEFEBURE. — *Code de l'Algérie annoté* (Alger, 1896 et suppléments annuels).

Exposé de la situation générale de l'Algérie.

FLAMANT. — *Notice sur les routes et ports de l'Algérie* (Alger, 1900).

GIRAULT. — *Principes de colonisation et de législation coloniale.* t. III, Algérie et Tunisie (Paris, 1908).

GOVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE. — *Statistique générale de l'Algérie.*

GOVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE. — *Relations maritimes entre la France et l'Algérie.* Alger, 1905.

GOVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE. — Direction des douanes de l'Algérie. — Documents statistiques réunis par l'Administration des douanes sur le commerce de l'Algérie (= *Doc. stat.*).

GOVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE. — Direction des douanes de l'Algérie. — *Bulletin comparatif du mouvement commercial et maritime de l'Algérie* (alias, *Bulletin mensuel*,....)

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE. — Direction des Travaux Publics et des mines. — *Notice sur les routes, les ports, l'hydraulique agricole et les mines en Algérie* (Alger, 1906).

IMBERT. — *Notice sur les services maritimes de l'Algérie* (Alger, 1900).

Journal officiel.

LARCHER. — *Traité élémentaire de législation algérienne* (Paris et Alger, 1903).

LEROY-BEAULIEU (Paul). — *L'Algérie et la Tunisie* (Paris, 1897).

LERUSTE. — « Le monopole du pavillon et le régime de la navigation en Algérie (*Bulletin de la Réunion d'Études algériennes*, 1910, pp. 238 et sq.).

MALLARMÉ. — « Le monopole du pavillon et les relations commerciales de l'Algérie » (*Revue de droit international privé*, 1910, et *Bulletin de la Réunion d'Études algériennes*, 1910, pp. 167 et sq.).

DE MASSOUGNES. — *Le régime commercial de l'Algérie*, thèse, Paris, 1901.

MÉNÉRVILLE. — *Dictionnaire de la Législation algérienne* (Paris et Alger, 1867-1872).

DE MOLINARI. — Chronique (*Journal des Économistes*, t. XXIII, pp. 148 et sq.).

Moniteur officiel du commerce.

MORAND. — « Les droits de quai et de statistique, et les taxes sur la consommation de l'alcool et la fabrication des liqueurs en Algérie » (dans *Revue Algérienne*, 1897).

MOUCHERONT. — *Les douanes en Algérie* (Alger, 1907).

PENISSAT. — *La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie* (Algèr, 1889).

POUYANNE (Henri). — « Les relations maritimes entre la France et l'Algérie » (*Bulletin de la Réunion d'Études algériennes*, 1909, pp. 244 et sq.).

PROCÈS-VERBAUX DES DÉLIBÉRATIONS DES DÉLÉGATIONS FINANCIÈRES ALGÉRIENNES (= *P. V. des Dél. Fin.*).

RÉUNION D'ÉTUDES ALGÉRIENNES. — Discussions de la Réunion sur les relations maritimes de l'Algérie (*Bulletin de la Réunion*, années 1909 et 1910).

REVILLON. — « La navigation algérienne et sa législation » (*Journal des Économistes*, 1906, pp. 336 et sq.).

Revue algérienne et tunisienne de législation et de jurisprudence.

SIREY. — *Recueil de lois et arrêts.*

Statistical abstract for the several british colonies, possessions and protectorates in each year from 1894 to 1908, n° 46 (London, 1909).

TILLOY. — *Répertoire alphabétique de jurisprudence, de doctrine et de législation algérienne et tunisienne* (Alger).

VEL-DURAND. — Rapport Général fait au Ministre de l'intérieur présenté au nom de la commission chargée d'examiner les mesures à prendre pour sauvegarder, en cas d'interruption des services maritimes, la situation commerciale et agricole de l'Algérie, par M. Vel-Durand, conseiller d'État, président de la Commission (*Journal officiel*, 18 mars 1905, pp. 1749 et sq.)

Nous avons eu en outre un certain nombre de documents et de renseignements par d'aimables commerçants ou transi-

taires d'Alger. Nous devons remercier particulièrement de leurs recherches ou de leur interview : Le directeur du secrétariat de la Chambre de Commerce, M. Rigollet, président de la Chambre de Commerce d'Alger et M. François Poulalion.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD.

Vu :

le Président de la thèse,

Ch. MASSIGLI.

Vu :

le Doyen,

P. CAUWÈS.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION.....	

CHAPITRE I. — <i>Le commerce extérieur de l'Algérie et son influence sur les transports maritimes.....</i>	7
--	---

CHAPITRE II. — <i>La politique française en Algérie.....</i>	17
--	----

LIVRE I

Relations maritimes avec l'étranger

<i>Remarques préliminaires. Les questions qui se posent..</i>	26
---	----

CHAPITRE I. — <i>État du développement des relations maritimes de l'Algérie avec l'étranger.....</i>	31
--	----

CHAPITRE II. — <i>Les navires relâcheurs.....</i>	42
---	----

CHAPITRE III. — <i>L'influence de la législation.....</i>	50
---	----

LIVRE II

Relations maritimes avec la France

<i>Remarques préliminaires. Les questions qui se posent...</i>	57
CHAPITRE I. — <i>Les échanges commerciaux entre la France et l'Algérie et la navigation.....</i>	60
CHAPITRE II. — <i>Le privilège du pavillon entre la France et l'Algérie.....</i>	79
CHAPITRE III. — <i>Loi du 22 juillet 1909.....</i>	115
CHAPITRE IV. — <i>Les mesures préconisées ou employées contre les grèves et l'entente des compagnies.....</i>	128
CHAPITRE V. — <i>Grèves d'états-majors. Désarmement des navires par les compagnies. Grève de dockers.....</i>	151
CHAPITRE VI. — <i>Services maritimes postaux.....</i>	155

LIVRE III

Cabotage Algérien

CHAPITRE I. — <i>La législation du cabotage algérien.....</i>	169
CHAPITRE II. — <i>Le commerce et le cabotage algérien....</i>	175
CHAPITRE III. — <i>Doit-on et comment développer le cabotage algérien.....</i>	184

LES RELATIONS MARITIMES DE L'ALGÉRIE	499
CONCLUSION	489
BIBLIOGRAPHIE.....	492
TABLE DES MATIÈRES.....	497

